



1

Afgiftekantoor: Oostende X

35° jaargang - nr. 227 - 35° année - n° 227  
November - Novembre 1991

# NEPTUNUS

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime trimestrielle



**neptunus**

*présente à ses  
lecteurs ses meilleurs vœux  
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17



**neptunus**

*biedt U zijn beste  
wensen aan voor een zalig  
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar*

8400 OOSTENDE

BP 17



# NEPTUNUS

## info marine

ISSN 0028-2790

november 1991  
novembre 1991

35° jaargang nr 1  
35° année no 1

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Direkteur van het tijdschrift  
R. Van Ransbeek

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
Ch. Theys

Lay-out  
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité  
Linda Schellinck

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende  
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30 ou  
001-0263740-73  
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73  
400 F gewoon - normal  
600 F steun - soutien  
850 F ere - honneur  
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer  
Conseil d'administration  
Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

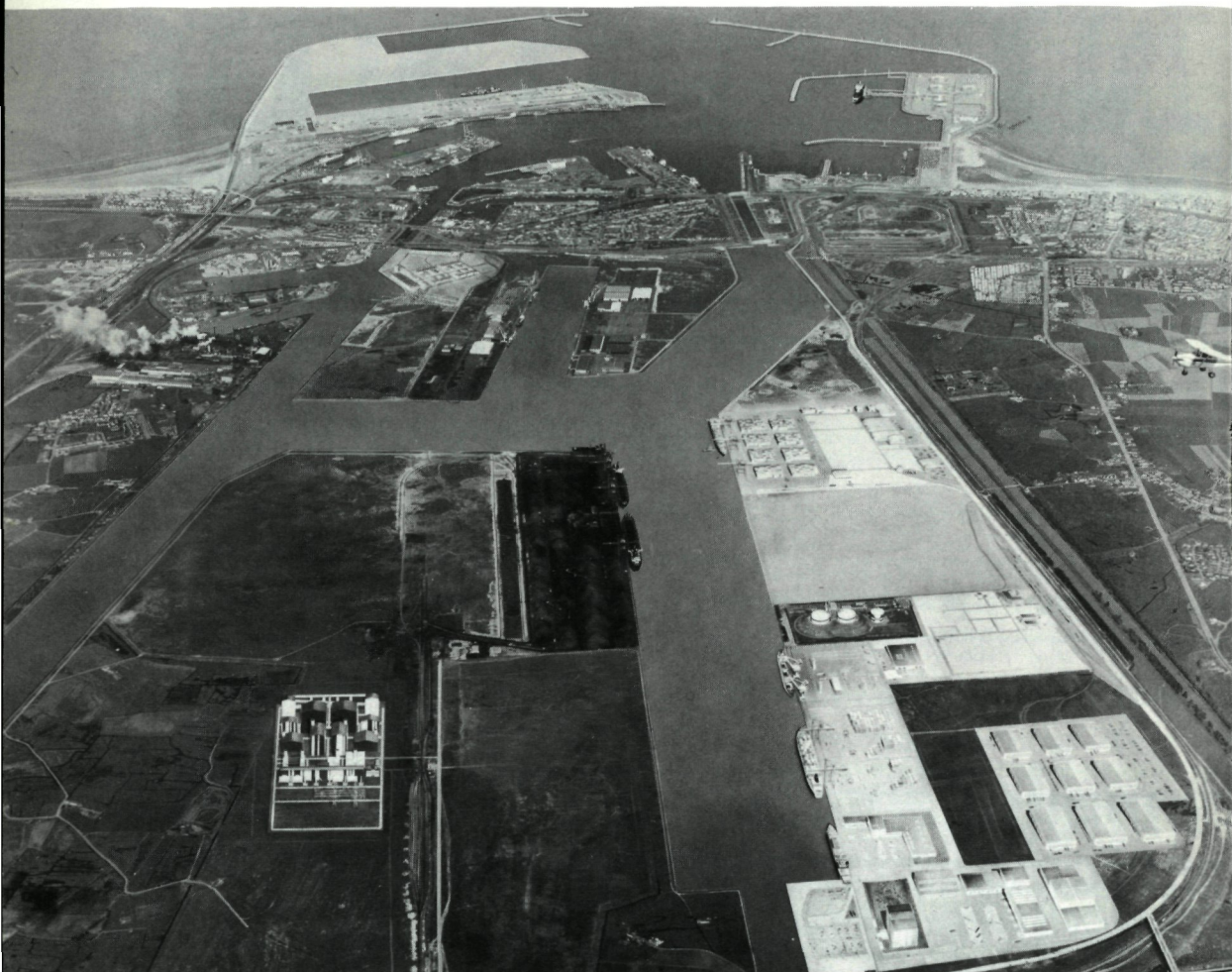
Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek  
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise  
Sekretaris - Secrétaire:  
N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:  
J. Arys, E. De Griek, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Poulet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

## inhoud sommaire

verraad! - trahison! door fregatkapitein (b.d.) r. van ransbeek.	3
belgische zeemacht eert haar golfjongens door ere-fkp henri rogie	5
southern breeze - 17 juli 1991 door mat/mil y. van damme - mat/mil p. bontinck.	9
III. la course aux richesses de l'orient par j.m. de decker.	23
de zee en de kunst door norbert hostyn	29
les mémoires de spountz, chien de marine, mascote sur les navires de la force navale - part VII	33
woorden uit de zeemanskist - «het glazen slaan» door oppermeester (b.d.) j.b. dreesen	37
ronarc'h	39
le poids de la marine française en juin 1940 par le lt.-colonel hre. paul eygenraam.	47
maritiem panorama - de rmt in 1990 door henri rogie.	49
panorama maritime par henri rogie	56
catherina lebrun: een opmerkelijke vrouw door mat/mil y. van damme - mat/mil p. bontinck.	59
info-reserve	64
«esprit de corps es-tu là?» par saint bernard du spuiikom	65
10 bougies pour la compétition internationale de tir a.o.r.f.n. par saint bernard du spuiikom	67
alex de vos met rust	72





## **ZEEBRUGGE, een nieuwe haven voor Europa**

**Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (M.B.Z. NV)  
Louis Coiseaukaai 2  
8000 BRUGGE**

**Tel. 050/44.42.11  
Fax. 050/44.42.24  
Tlx. 81.201**



## VERRAAD!

Gelukkig komen de maritieme gebeurtenissen niet in eenzelfde stroomversnelling terecht als bijvoorbeeld de politieke tribulaties in Oost-Europa. Wat daar in de voorbije maanden gebeurd is, grenst aan het ongelooflijke. Zelfs John Le Carré had het nooit durven verzinnen.

De grootste visionair onder ons kon noch het neerhalen van de Berlijnse muur voorspellen noch vermoeden dat het communisme tijdens zijn bestaan ten grave zou worden gedragen. En wat voor een begrafenis?

Het grootste risico dat een uitgever vandaag dan ook kan lopen is, zonder twijfel, het uitgeven van een nieuwe atlas. Welke kaart van Europa krijgen we immers morgen onder ogen?

Gelukkig hoeft Neptunus niet zulke risico's te nemen. In ons domein blijft alles vrij rustig. God zij dank, want we zouden het niet eens aankunnen... noch redactioneel, noch financieel.

De Zeemacht is nationaal en aldus tweetalig. Maar ook wij ervaren dat onze twee landsgedeelten rustiger en vrediger dan ooit uit elkaar groeien. En ook wij worden met bepaalde gevolgen ervan gekonfronteerd. Zo beseffen we dat om bijvoorbeeld een goede propaganda voor ons tijdschrift te kunnen voeren, het wenselijk zou zijn dat er twee ééntalige edities zouden verschijnen. Tweetaligheid is in dit domein eerder een handicap dan een voordeel. Diegenen die nu met de armen in de lucht «VERRAAD» staan te schreeuwen, kan ik onmiddellijk gerust stellen: er is geen geld voor. Zullen ze mij deze gedachte ooit kunnen vergeven?

Waarom ik dit allemaal vertel? Het venijn zit hem natuurlijk in de staart. Er zijn namelijk twee mogelijkheden: ofwel verhogen we het abonnementsgeld... wat onze redactionele, noch onze financiële problemen echt zou oplossen... want de verhoging zou «aanzienlijk» moeten zijn, waardoor sommigen zouden durven vergeten hun overschrijvingsformulier verder in te vullen... Ofwel laten we de prijs ongemoeid en maken we van ons tijdschrift een trimestrieel blad. Hoe een trimestrieel blad, dat was het toch, hoor ik sommigen opperen? Neen, NEPTUNUS is altijd een tweemaandelijks blad geweest, maar met trimestriële neigingen. Om een jaargang van zes nummers uit te geven hadden we inderdaad ongeveer achttien maanden nodig... Voor de glasnost was de verschijningsdatum van NEPTUNUS om evidente redenen confidencieel... Nu het allemaal achter de rug is, kunnen we het masker afwerpen en stellen dat van nu af aan NEPTUNUS is, wat het eigenlijk altijd geweest is: een trimestrieel blad! U krijgt dus voortaan voor hetzelfde abonnementsgeld vier nummers! Hoeveel u er vroeger voor kreeg blijft voorlopig nog geheim. Wij gooien zo maar niet meteen alles overboord zoals sommigen.

Fregatkapitein (b.d.)  
R. VAN RANSBEEK  
Directeur

## TRAHISON!

Heureusement les événements maritimes n'accélérent pas comme les perturbations politiques en Europe occidentale.

Ce qui s'est passé là, frise l'incroyable. John Le Carré en personne n'aurait osé l'imaginer. Que le mur de Berlin serait démoli, que le communisme serait enterré de son vivant, le plus grand visionnaire n'a pu le prédire. En ces jours-ci, le risque majeur pour un éditeur, c'est bien celui d'éditer un nouvel atlas. Car quelle sera la carte de l'Europe qu'on va nous glisser sous les yeux demain?

Heureusement NEPTUNUS ne doit pas prendre de tels risques.

Dans notre domaine, le calme est préservé. Merci à Dieu, car nous en serions bien incapables, que ce soit au niveau rédactionnel ou financier.

La Force navale est une institution nationale, donc bilingue. Cependant, nous aussi, nous voyons que les deux parties de la patrie s'éloignent l'une de l'autre plus paisiblement et plus tranquillement que jamais. Nous en portons même quelques conséquences. Nous nous en rendons compte que, pour pouvoir faire de la bonne publicité pour notre magazine, il serait souhaitable qu'il paraisse deux éditions unilingues. Dans ce domaine, le bilinguisme forme un handicap plutôt qu'un avantage. Pour ceux qui, à présent, les bras dans l'air, crient «trahison», rassurez-vous: il nous manque les ressources. Pourront-ils jamais me pardonner la seule pensée?

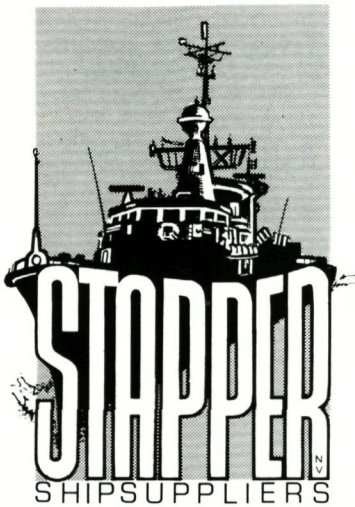
Pourquoi je raconte tout ça? Voilà enfin la mauvaise nouvelle. A savoir qu'il y a deux possibilités. Soit on augmente le prix d'abonnement, ce qui ne résoudrait pas vraiment nos problèmes rédactionnels ni financiers, car l'augmentation devrait être «considérable», et alors d'aucuns oseraient oublier de remplir leur bulletin de virement... Soit on ne touche pas au prix, et on fait de notre magazine une revue trimestrielle. Je vous l'entend dire déjà: Comment, une revue trimestrielle? Ne l'était-elle pas? Eh bien, non! NEPTUNUS a toujours été une revue bimestrielle, à tendance trimestrielle, il est vrai. En effet, pour éditer une année de six numéros, on avait couramment besoin de 18 mois. Avant le glasnost, et pour des raisons apparentes, la date de parution de NEPTUNUS était confidentielle.

Tout cela passé, nous pouvons jeter le masque, et postuler que NEPTUNUS, dès maintenant, sera ce qu'il a en somme toujours été: une revue trimestrielle. Désormais vous recevrez donc quatre numéros, et bien au même tarif! Combien vous en receviez auparavant, c'est un secret pour le moment. On ne jette pas tous d'un seul coup, comme le font certains!

Capitaine de Frégate (e.r.)  
R. VAN RANSBEEK  
Directeur







# **STAPPER & Co n.v.**

Heizegemweg 11,

B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72



CMB n.v.  
MEIR 1  
B-2000 ANTWERPEN  
TEL.: (03) 223 21 11  
TELEX: 72304 CMB-B

**TRANSPORT**





# Belgische Zeemacht eert haar golfjongens

Door Ere-FKP Henri ROGIE

Vrijdag 04 oktober 1991. Grote vlaggetooi in de marinebasis van ZEEBRUGGE waar de schepen van de ZEE-MACHT, die deelnamen aan de operaties «SOUTHERN BREEZE» en «SEA TAIL ESCORT» in de Perzische Golf, allen gemeerd lagen. Hun voltallige bemanningen, keurig opgelijnd op de kade onder de zachte herfstzon, werden geschouwd door hun Stafchef, VICE-ADMIRAAL J. DE WILDE.

Het was de bedoeling, met een grandioze ceremonie, de 1.234 manschappen te eren die gedurende een heel jaar permanent de 5 schepen hadden bemand in een gebied gelegen op zo'n 6.000 zeemijlen van de thuisbasis. Tal van prominenten uit 's lands maritieme middens, alsook vele familieleden van de bemanningen en «anciens» van onze Zeemacht hadden voor deze slotplechtigheid afgesproken op de marinebasis.

Feest en eerbetoon waren beslist niet overbodig want de operaties SOUTHERN BREEZE en SEA TAIL ESCORT hebben onze marine positief getest op haar operationele gereedheid, haar inzetbaarheid op verre afstanden, de geschiktheid van haar middelen, en de vakbekwaamheid van haar personeel.

In elk van deze testgebieden werd het een volslagen succes voor onze marine die also erkenning en waardering wist te genieten zowel in binnen- als in buitenland. Vooral de Franse en Amerikaanse marine-autoriteiten hebben bij herhaling hun bewondering uitgedrukt voor het professionalisme van onze manschappen en de doeltreffendheid van onze eenheden.

De behaalde resultaten zijn inderdaad indrukwekkend. Onze mijnenbestrijdingsvloot, samengesteld uit de tripartitejagers M920 IRIS, M922 MYOSOTIS en M918 DIANTHUS,







vernietigde niet minder dan 280 mijnen van verschillende types. Bijgestaan door het logistiek steunship A961 ZIN-NIA waren zij frequenter in de operatiezones aan de slag dan alle andere MCM-groepen daar aanwezig.

Onze fregatten F912 WANDELAAR en F910 WIELINGEN voeren meer dan 3.000 controles uit op het handelsembargo. Daartoe brachten zij ruim 80% van hun tijd op zee door in operaties. Bovendien redden zij 25 schipbreukelingen tijdens twee reddingsoperaties.

Dit alles geeft duidelijk aan dat onze manschappen perfect bekwaam zijn het hoogtechnologische apparaat aan boord van hun schepen operationeel beschikbaar te houden. Daarom ook werd de Commandant van de Belgische mijnenbestrijdingsgroep aangeduid om van maart tot eind juni 1991 het tactisch commando te voeren over een verband van 10 mijnenjagers en 2 bevoorradingsschepen, de Task Group 418.2. Deze Belgisch-Frans-Nederlandse formatie vernietigde zowat de helft van alle gedetecteerde mijnen en bewees hiermee hoe gevorderd het vakmanschap van onze Zeemacht was. Deze vaststelling doet ons land beslist alle eer aan.

Maar hoe groot en doorslaggevend de inbreng van onze marine en onze Golfjongens geweest is, toch kan niet worden ontkend dat de prestatie in de Perzische Golf een globale prestatie is van de hele marine, zei VICE-ADMIRAAL DE WILDE tijdens zijn toespraak tot de manschappen. Daarom ook kon deze slotplechtigheid beschouwd worden als een huldebetoon aan de hele Zeemacht.

De interventie van onze marine in het recent conflict van het Midden-Oosten roept uiteraard vragen op met betrekking tot haar toekomstige opdrachten. Ingevolge de verbetering van de internationale betrekkingen is het risico op een wereldwijd conflict sterk afgenomen. Daarentegen groeit thans het gevaar voor regionale conflicten met multinationale implicaties.

Nu is België een natie die omwille van het welzijn van de bevolking en de overleving van de economie bij uitstek is aangewezen op de vrije circulatie van goederen en derhalve op de vrijheid van de maritieme verbindingswegen. Het zou dus wel eens kunnen dat in de toekomst meer dan eens beroep gedaan wordt op onze solidariteit wanneer de internationale rechtsregels worden geschonden.

Bij de operatie SOUTHERN BREEZE en SEA TAIL ESCORT werd voor de tweede maal in drie jaar tijd aangetoond dat de marine hét instrument is dat de vereiste mobiliteit en langdurige inzetbaarheid bezit om 's lands solidariteit op de meest doeltreffende wijze gestalte te geven op de internationale scène. Op dit punt legde de Stafchef bijzonderlijk de nadruk in zijn toespraak.

Nu het gevoel van voldaanheid stilaan wegebt, moet de ervaring opgedaan tijdens beide operaties objectief geanalyseerd en concreet benut worden. Dit is niet alleen nodig om het operationeel peil van onze Zeemacht zo hoog mogelijk te houden, maar ook en vooral om haar een echte bestaansreden te geven in de schoot van de Natie en ten dienste van de internationale solidariteit.



# La Force Navale rend hommage à ses Marins du Golfe

par le CPF(Hre) Henri ROGIE

Vendredi, 04 octobre 1991. Grand pavois à la base navale de ZEEBRUGGE où les unités de la Force Navale ayant participé aux opérations «SOUTHERN BREEZE» et «SEA TAIL ESCORT» dans la Golfe Persique étaient toutes venues s'amarrer.

Leurs équipages, alignés sur le quai sous un soleil radieux, y furent passés en revue par leur Chef d'Etat-major, le VICE-AMIRAL J. DE WILDE.

Il s'agissait, par une grandiose cérémonie, de rendre hommage aux quelque 1.234 officiers, sous-officiers et matelots qui pendant une année entière, équipèrent quasi en permanence 5 navires de combat opérant à quelque 6.000 nautiques de leur base. Pour cette grande journée de fête, tout le monde maritime belge s'était donné rendez-vous à la base de ZEEBRUGGE, ainsi que les familles des équipages et beaucoup d'anciens de la Force Navale.

En effet, bien que l'apport de ces équipages ait été particulièrement important, il est indéniable que la prestation fournie dans le Golfe Persique et dans la Mer Rouge doit être considérée comme une performance globale de toute la Force Navale et c'est donc aussi à celle-ci que s'adressait l'hommage rendu par le nombreux public présent à cette imposante cérémonie de clôture.

Comme le souligna si bien le VICE-AMIRAL DE WILDE lorsqu'il s'adressa aux équipages, les opérations «SOUTHERN BREEZE» et «SEA TAIL ESCORT» ont permis de mettre toute notre marine de guerre à l'épreuve pour ce qui est de sa préparation opérationnelle, sa capacité de déplacement sur de longues distances, la compétence de son personnel, et l'efficacité de ses moyens. Ceci vaut tant pour le domaine de l'escorte navale que pour la lutte anti-mines. Dans chacun de ces aspects, un résultat absolu-







ment remarquable fut enregistré, ce qui a valu à notre Force Navale l'estime et l'admiration de tous ces partenaires dans ces opérations et des autorités navales françaises et américaines en particulier.

Les résultats obtenus furent en effet particulièrement remarquables. C'est ainsi que notre flotte anti-mines, composée des chasseurs tripartites M920 IRIS, M922 MYOSOTIS et M918 DIANTHUS, détruisit pas moins de 280 mines de différents types. Accompagné du navire de soutien logistique A961 ZINNIA, ce Task Group 418.2 est demeuré actif beaucoup plus longtemps que tous les autres groupes MCM opérant dans la zone.

Quant à nos frégates F912 WANDELAAR et F910 WIELINGEN, elles effectuèrent plus de 3.000 contrôles sur l'embargo. Dans ce but, elles passèrent 80 % de leur temps en opération en mer. En plus, elles sauvèrent 25 vies humaines au cours de deux opérations de sauvetage en mer.

Toutes ces performances démontrent bien que les équipages belges sont parfaitement capables de mettre en œuvre les systèmes de haute technologie se trouvant à bord de leurs navires. Grâce à cette compétence, le commandement tactique d'une flottille de 10 bâtiments anti-mines fut confié au Commandant du groupe MCM belge, ceci de mars à fin juin 1991. Cette formation belgo-franco-néerlandaise a d'ailleurs détruit près de la moitié des mines détectées pendant SOUTHERN BREEZE. Ces résultats illustrent bien le professionnalisme de notre Force Navale et l'estime qu'elle a récoltée au sein des marines étrangères ayant participé aux opérations dans le Golfe.

L'intervention de notre marine dans le récent conflit au Moyen-Orient pose évidemment le problème de sa mission future. Comme le disait le VICE-AMIRAL DE WILDE dans son allocution, l'évolution récente des relations internationales a tendance à diminuer les risques d'un conflit mondial. Par contre, le risque de conflits régionaux, avec implications multinationales, ne cesse d'augmenter.

Pour assurer le bien-être de sa population et la survie de son économie, la Belgique est tributaire de la liberté des voies maritimes de transport et de communication. Vu sous cet angle, il serait logique que dans l'avenir on fasse encore appel à notre solidarité lorsque le droit international serait violé.

C'est ainsi que les opérations SOUTHERN BREEZE et SEA TAIL ESCORT viennent de démontrer, et cela pour la deuxième fois en l'espace de trois ans, que la Force Navale possède la mobilité et l'endurance nécessaires pour donner la forme la plus efficace à la solidarité de la Belgique sur la scène internationale. Maintenant que s'estompe lentement l'euphorie du résultat obtenu, vient l'heure d'analyser objectivement l'expérience acquise au cours de ces opérations.

Ceci est non seulement vrai pour pouvoir maintenir le degré opérationnel de notre Force Navale à un haut niveau, mais aussi et surtout pour lui donner son véritable sens d'existence au sein de la Nation et au service de la solidarité internationale.





# SOUTHERN BREEZE - 17 JULI 1991

Door Mat/Mil Y. Van Damme - Mat./Mil. P. Bontinck

De wereld staat stomverbaasd, als op 2 augustus 1990 het nieuws wordt bekendgemaakt dat Irak in de nacht van 1 op 2 augustus Koeweit is binnengevallen.

Onder het mom dat hij hiermee gevolg geeft aan een oproep van Koeweitse revolutionairen, laat Saddam Hoessein tijdens een goed voorbereide actie alle strategische punten in Koeweit innemen.

Reeds om 10 u. 's morgens wordt de omverwerping van de Koeweitse regering aangekondigd door Bagdad. De Koeweitse Emir Sjeik Jaber al Ahmad al-Sabal vlucht hals over kop naar Saoedi-Arabië.

Toch komt de invasie niet compleet onverwacht. Op 18 juli beschuldigde Bagdad Koeweit ervan reeds meer dan 10 jaar «olie te hebben gestolen» en eiste nogmaals een correctie van de grenzen. De daaropvolgende dagen volgden diplomatieke besprekingen, die op 1 augustus afsprongen. Deze beschuldigingen bleken slechts een afleidingsmaneuver te zijn geweest om de Iraakse troepen de kans te geven zich aan de Iraaks-Koeweitse grens te verzamelen.

Nog dezelfde dag veroordeelt de VN-Veiligheidsraad de schending van de Koeweitse soevereiniteit en eist in Resolutie 660 (1) de onmiddellijke en onvoorwaardelijke terugtrekking van de Iraakse troepen.

In Koeweit ontstaat het eerste burgerverzet, maar deze blijkt helemaal niet opgewassen te zijn tegen het niets ontziende leger van Saddam Hoessein. Ondertussen wordt door Bagdad een marionettenregering geïnstalleerd in Koeweit: «de voorlopige regering van het vrije Koeweit.» De buitenlanders die in Koeweit verblijven worden door hun respectieve regeringen aangemaand binnenshuis te blijven.

Nadat de Europese Gemeenschap reeds eerder een handelsembargo had ingesteld, kondigt de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties op 6 augustus een handels-, economisch en militair embargo af tegen Irak: Resolutie 661. (2)

Twee dagen later verklaart Irak dat zij Koeweit definitief zal annexeren. De Amerikaanse president Bush besluit hierop op zeer korte termijn troepen te sturen naar Saoedi-Arabië.

Resolutie 662 (3) wordt door de Veiligheidsraad aangenomen. Terwijl de volledige Westerse wereld als één blok de invasie door Irak veroordeelt, blijkt de Arabische wereld verdeeld te zijn. Op de Top van Kaïro zijn slechts 12 landen van de 21 leden bereid troepen naar Saoedi-Arabië te sturen om samen met de Amerikaanse troepen het Saoedi-Arabisch grondgebied te verdedigen tegen een

eventuele agressie van Irak. Van deze verdeeldheid gebruik makend, roept Saddam Hoessein de moslims op tot het voeren van een «Heilige Oorlog». Tevens verklaart Saddam Hoessein zich bereid zijn troepen uit Koeweit terug te trekken op voorwaarde dat Israël de bezette gebieden ontruimt, dat Syrië zich terugtrekt uit Libanon en dat de Amerikaanse troepen Saoedi-Arabië verlaten.

Zowel Washington als Jeruzalem weigeren ten stelligste op deze eisen in te gaan. Door het stellen van hogerge-noemde eisen groeit de populariteit van Saddam bij een meerderheid van de moslimgemeenschap in de omliggende landen en in het bijzonder bij de Palestijnen. Deze verdeeldheid zorgt voor een grote bezorgdheid in de Westerse landen die vrezen voor een eventuele derde Wereldoorlog.

Op 13 augustus besluit België 2 mijnenjagers (de 'Iris' en de 'Myosotis') (4) (5) en het commando- en logistiek steun-schip 'Zinnia' (6) naar de Middellandse Zee te sturen. Hoewel het officieel heet dat het om een «oefening» gaat, weet iedereen dat de flottielje zal doorvaren naar de Perzische Golf, indien dit noodzakelijk zou blijken. Onder grote publieke belangstelling vertrekken de drie Belgische schepen op 17 augustus richting Middellandse Zee met aan boord o.m. 54 dienstplichtigen die zich op vrijwillige basis hebben aangeboden.

Ondertussen gaan verschillende landen over tot een zeer stipte toepassing van het handelsembargo.

Om zich te beschermen tegen een mogelijke aanval van de geallieerde landen besluit Saddam Hoessein de nog aanwezige westerse buitenlanders onder te brengen op strategische plaatsen en stelt voor hen vrij te laten op voorwaarde dat Amerika zijn troepen terugtrekt uit Saoedi-Arabië en de opheffing van het embargo garandeert. Tevens wordt een ultimatum gesteld dat alle ambassades in Koeweit binnen de 5 dagen moeten worden gesloten.

Maandagavond 20 augustus nemen de eerste radio-uitzendingen van «Radio-Zinnia» een aanvang. Het is de bedoeling om elke dag vanaf 19h00 lokale tijd wereldnieuws, berichten uit België en mededelingen voor de bemanning de Zinnia-ether in te sturen. De uitzendingen worden verzorgd door de Padre.

In de Portugese kustwateren bergt de 'Iris' een lichaam en maakt het over aan de Portugese autoriteiten.

Op 22 augustus beslist de West-Europese Unie (W.E.U.) tijdens een buitengewone vergadering unaniem op te treden tijdens het Golfconflict, zodat de Belgische flottielje thans in het kader van de W.E.U. verder kan opstomen naar de Perzische Golf.





#### Klaar voor het vertrek naar «zonniger oorden»

Een dag later zorgt Saddam Hoessein voor een nieuwe stunt door op de televisie te verschijnen, omringd door gegijzelden onder wie verschillende kinderen die hij over het hoofd streeft. De wereld reageert met afkeer tegen deze propagandabeelden.

In Koeweit worden verschillende ambassades omsingeld. Yasser Arafat stelt voor het conflict op te lossen binnen de Arabische Liga. Koning Hoessein van Jordanië maakt ondertussen een rondreis in de Arabische landen, West-Europa en de V.S., op zoek naar een Arabische en internationale oplossing.

De V.N.-Veiligheidsraad keurt op 25 augustus een resolutie goed met 13 stemmen vóór en 2 onthoudingen. Resolutie 665 laat impliciet het gebruik van geweld toe om het embargo op de zeeën te doen naleven. (7)

Verschiedende individuele acties worden georganiseerd om gegijzelden vrij te krijgen. Zo slaagt Kurt Waldheim erin, alle Oostenrijkse gegijzelden vrij te pleiten tijdens een bezoek aan Bagdad.

Om de vluchtelingengolf van gastarbeiders uit Koeweit en Irak naar Jordanië te helpen opvangen, beslist de Belgische regering 2 C-130 transportvliegtuigen te laten deelnemen aan de luchtbrug die wordt opgezet tussen Jordanië en Egypte.

Op 28 augustus lijft Irak Koeweit in als haar 19de provincie. Bagdad verklaart dat zij alle Westerse vrouwen en kinderen zal vrijlaten.

Besprekingen tussen de secretaris-generaal van de U.N.O., Perez de Cuellar en de Iraakse Minister van Buitenlandse Zaken, Tarek Aziz leveren niets op.

Saddam Hoessein roept, na een bezoek van koning Hoessein van Jordanië, nogmaals op tot een Heilige Oorlog en beweert 5 miljoen burgers te hebben gemobiliseerd, naast

de bestaande krijgsmacht van 1 miljoen soldaten. De populariteit van Saddam blijft in verscheidene moslimlanden stijgen. In deze landen ontstaan vaak spontane manifestaties ten voordele van Irak.

Ondertussen heeft de Belgische flottielje Augusta, op het eiland Sicilië bereikt, waar een korte tussenstop wordt gehouden.

Op Melsbroek landen op 2 september 7 ex-gegijzelde Belgen, nl. 4 vrouwen en 3 kinderen.

Zowel de Saoedi-Arabische als de Koeweitse regering beloven financieel bij te dragen in de kosten van de inzet van Amerikaanse troepen. Tevens zeggen zij geldelijke steun toe aan Jordanië, Turkije en Egypte, die zeer zwaar worden getroffen door het handelsembargo tegen Irak. Deze landen waren op economisch vlak voor een groot deel afhankelijk van de handel met Irak.

Ter nagedachtenis van Matroos P. Vandenbuys, die tijdens de doorvaart van de 'Breydel' in de Rode Zee verdween op 12 januari 1988 wordt aan boord van de 'Wandelaar' een religieuze ceremonie gehouden op 12 september door de Padre in aanwezigheid van de ctg. de commandant en een delegatie van de verschillende schepen. Een bloemenkrans wordt aan het water toevertrouwd.

Terwijl Bush en Gorbachov een eensgezind standpunt tegen Irak innemen op de Top van Helsinki, herstelt Irak haar diplomatieke betrekkingen met haar voormalige aartsvijand Iran, in de hoop een bondgenoot te vinden in haar strijd tegen het Westen en het kapitalisme. Daartoe dient Bagdad echter wel afstand te doen van de door haar bezette Iraanse grensgebieden. De Westerse vrees dat Irak in Iran een bondgenoot heeft gevonden blijkt al vlug ongegrond, want Teheran verklaart neutraal te zullen blijven in het conflict.



De Belgische flottielje heeft inmiddels de Rode Zee bereikt. Minister van Landsverdediging G. Coëme belooft een gevarenpremie voor de bemanningen, maar concrete gegevens over de omvang en de toekenningsmodaliteiten worden nog niet vrijgegeven. België stuurt tevens twee bijkomende C-130's naar het Midden-Oosten.

In de V.N.-Veiligheidsraad wordt Resolutie 670 goedgekeurd, die de controle op het handelsembargo via het luchtverkeer regelt. (8)

Ondertussen wordt de psychologische oorlog op het scherp van de snede gevoerd. In de verschillende landen worden wederzijds diplomaten en militaire attachés uitgewezen. President Bush richt zich in een televisieboodschap rechtstreeks tot de Iraakse bevolking. Hij roept de bevolking op zich tegen het regime van Saddam Hoessein te verzetten, dat hen zou hebben misleid. Bagdad dreigt ermee petroleumvelden in het Midden-Oosten te vernietigen en de gegijzelden om te brengen.

Terwijl de 'Zinnia', de 'Iris' en de 'Myosotis' Fujairah bereiken, besluit de Belgische regering een vierde schip, het fregat 'F 912 Wandelaar' naar de Golfregio te sturen om er het fregat 'Wielingen' af te lossen.

In Fujairah krijgt de Belgische flottielje het bezoek van Vice-Admiraal J. De Wilde en van de Minister van Landsverdediging. Het moreel van de bemanningen is redelijk goed, al manifesteren zich enkele ongemakken en frustraties, o.m. de onzekerheid omtrent de uiteindelijke opdracht, een moeilijk te ontvangen BRT-Wereldomroep, dure telefoonverbindingen, vertraagde postbedeling... De grootste klacht is echter de onzekerheid omtrent de bijkomende vergoedingen. De Minister belooft een herbevoorrading en kondigt tevens een niet te versmaden gevarenpremie aan, zonder hierbij nadere details te geven.

De 'Iris' heeft ondertussen een 'Dummy'-mijn gevonden. De bemanning is erin geslaagd om deze te onderscheppen. De trots van de crew was echter van korte duur toen bleek dat de opgeviste mijn één van hun eigen oefenmijnen was. (9) (10)



Bij de 230.000 Amerikaanse manschappen die zich reeds in Saoedi-Arabië bevonden, voegen zich 9.000 Britse, 1.000 Egyptische en ook Franse soldaten. Bij de aanvoer van troepen maken de Amerikaanse Boeings gebruik van de Oostendse luchthaven om een tussenlanding te maken tijdens hun vlucht naar het Midden-Oosten.

Op 4 oktober verlaat de 'F912 Wandelaar' de haven van Zeebrugge. Op de heenreis naar de Perzische Golf begeleidt het fregat, samen met 2 Britse oorlogsbodems, een konvooi bestaande uit 5 Scandinavische roro-ferries met aan boord tanks, rollend materieel en 3.000 manschappen van de Britse 7de Pantserdivisie van Noord-Duitsland. Deze operatie krijgt de naam «Operation Sea Tail Escort». Tien dagen na haar vertrek uit de thuishaven voert de 'Wandelaar' reeds controles uit op de naleving van het handelsembargo in de Rode Zee.

Op 10 oktober start vrije radio 'Bagdad' haar uitzendingen aan boord van het fregat. Enkele dagen later rolt het boordkrantje 'Golffinger' van de pers.

De Duitse ex-kanselier W. Brandt slaagt erin, na een humanitaire missie, 174 gegijzelden waaronder 3 Belgen mee naar huis te brengen. Ook een Franse en een Zwitserse missie slagen erin nog eens 4 Belgen vrij te krijgen. Een Belgische parlementaire missie (samengesteld uit vertegenwoordigers van de 7 voornaamste politieke partijen) vertrekt naar Bagdad om te bemiddelen voor de vrijlating van de resterende Belgische gegijzelden.

Irak belooft alle gegijzelden stapsgewijs te zullen vrijlaten tussen 25 december 1990 en 25 maart 1991, indien niets het «vredesklimaat» verstoort. Bagdad blijft ondertussen steeds meer burgers mobiliseren met het oog op de bepauze van 700.000 manschappen.

Op 31 oktober vindt een dropping van post door een vliegtuig plaats bij de 'Wandelaar'. Zodra het bericht wordt ontvangen dat het vliegtuig nadert, wordt een Zodiac te water gelaten om de stukken op te pikken. Het vliegtuig scheert een eerste maal over de golven en dropt een rookpot. De rookpluim dient als richtmiddel waar de postcontainers moeten gedropt worden. Kort daarop wordt een eerste container uit het vliegtuig gegooid. Een parachute ontvouwt zich en dwarrelt op het water. Onmiddellijk stevent de Zodiac erop af en neemt de container aan boord. Bij de tweede container weigert de parachute dienst, zodat de container op zee openbreekt. De Zodiac slaagt er desondanks in de weliswaar natte postzakken te redden. De kapper heeft het die dag wel zonder haardroger moeten stellen.

Aan boord van de 'Myosotis' start de actie «Fietsen naar Koksijde» om geld in te zamelen voor een goed doel. Het is de bedoeling om 12.311 km (nl. de afstand tussen Fujairah en Koksijde) per hometrainer af te leggen. De stad Koksijde heeft beloofd om voor de nodige sponsors te zorgen. (11)

Koning Boudewijn roept in Algerije op tot een gesprek over het Palestijns probleem en oogst daarmee veel bijval in de Moslim-landen. Algerije belooft hierop te zullen bemiddelen voor de vrijlating van de overblijvende Belgische gegijzelden. Vier dagen later komen de laatste 24 Belgische gegijzelden in België aan.

De 'Wandelaar' ontvangt een oproep van een Liberiaanse tanker om een bemanningslid, met stukjes metaal in zijn oog, medische hulp te willen verlenen. De dokter slaagt erin 4 stukjes metaal uit de oog van de man te verwijderen.

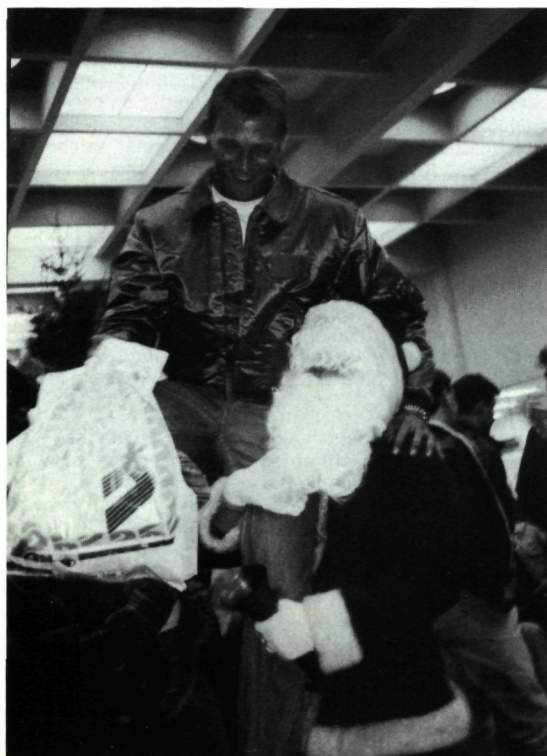
De V.N.-Veiligheidsraad keurt op 29 november Resolutie 678 goed. (12) Irak heeft nog tot 15 januari 1991 de tijd om zich onvoorwaardelijk uit Koeweit terug te trekken. Na deze datum mogen de bondgenoten van Koeweit «alle middelen», dus ook geweld, gebruiken om Irak te dwingen de vorige resoluties te doen naleven.



Totaal onverwacht kondigt Saddam Hoessein de vrijlating aan van de nog 3.000 vastgehouden westerlingen. Op 13 december worden de laatste gegijzelden gerepatriëerd. Bush toont zich bereid tot verdere besprekingen met Irak, maar Bagdad eist dat de Palestijnse kwestie hierbij vooraan zal staan. President Bush verwijst nogmaals naar Resolutie 678 en verklaart niet te zullen nalaten van geweld gebruik te maken indien Bagdad haar troepen niet uit Koeweit terugtrekt. Saddam Hoessein dreigt ermee Israël als eerste doelwit te gebruiken indien het tot een gewapend conflict komt. Deze dreiging wordt ernstig genomen, daar in verschillende landen (Italië, Groot-Brittannië,...) onderdelen voor een «superkanon» werden onderschept. Tevens wordt er ernstig gevreesd voor een nucleaire, bacteriologische of chemische aanval vanwege Irak. (13) In Israël worden dan ook gasmaskers uitgedeeld en worden bijna dagelijks N.B.C.-oefeningen gehouden.

Aan boord van de schepen worden de kerstdagen niet vergeten. Hier en daar wordt kerstversiering aangebracht. Voor die gelegenheid werden ook wenskaarten ontworpen die in Fujeirah werden gedrukt. Verschillende duizenden exemplaren vonden gretige afnemers. Luitenant-Generaal Charlier, Vice-Admiraal De Wilde en de Belgische ambassadeur brengen een bezoek aan de flottielje te Dubai.

Tussen 27 en 31 december worden de bemanningen van zowel de 'Zinnia', de 'Iris' als de 'Myosotis', die zich thans in Dubai bevinden, afgelost. Bij de nieuwe bemanningen zit de vrees voor een «gewapend conflict» er dieper in dan bij de vorige, die buiten de gevarezone zijn gebleven. De Belgische regering besluit op vraag van de N.A.T.O., 18 Mirage-vliegtuigen naar Turkije te sturen. Dezelfde regering weigert echter om wapens te leveren aan Groot-Brittannië als solidariteitsakktie tussen de leden van de N.A.T.O.



Terug thuis: het mooiste kerstgeschenk

De E.G. verklaart zich bereid te onderhandelen met Bagdad over de problemen in het Midden-Oosten, indien Irak zich uit Koeweit terugtrekt.

In een laatste poging een vreedzame oplossing voor het conflict te bereiken stelt president Bush een top voor tussen de Ministers van Buitenlandse Zaken Baker en Aziz. Bagdad gaat in op het voorstel om tussen 7 en 9 januari 1991 samen te komen in Genève.

Op 6 januari stijgen 18 Belgische Mirages op vanaf Bierseet met als einddoel Diyarbakir in Turkije. De volgende dag vertrekt het fregat 'F910 Wielingen' (14) uit Zeebrugge richting Golf met aan boord 160 man. Dit fregat zal de acties van de 'Wandelaar', die voor een groot onderhoud naar België moet terugkeren, verder zetten. Dit betekent dus dat er vooral zal worden overgegaan tot controle van de naleving van het handelsembargo op zee.

Bij de opening van de top tussen Baker en Aziz onderlijnt minister Baker nogmaals dat het ultimatum tot 15 januari niet negocieerbaar is en dat, indien Bagdad haar troepen niet heeft teruggetrokken uit Koeweit, de V.S. niet zal nalaten geweld te gebruiken om Irak tot terugtrekking te dwingen. Ondanks lange onderhandelingen wordt de top beëindigd zonder enig resultaat.

Hierop geeft het Amerikaanse Congres president Bush de vrije hand om zijn leger troepen daadwerkelijk te laten optreden in het Midden-Oosten.

Na een 3 uur durend gesprek met Saddam Hoessein, besluit V.N. secretaris-generaal Perez de Cuellar dat een vreedzame oplossing verder verwijderd is dan ooit. Het Iraakse parlement bevestigt op haar beurt nogmaals haar vertrouwen in Saddam Hoessein. Dan heerst de stilte voor de storm. Het wordt bang aftellen tot het ultimatum op 15 januari verstrijkt.

In de eerste uren na het verstrijken van het ultimatum wordt geen enkele actie tegen Irak ingezet.

Op 16 januari om 23h.40 GMT (2h.30 - 17 januari plaatselijke tijd) maken Amerikaanse reporters melding van gebulder van luchtafweergeschut en hevige explosies in en boven Bagdad. In een rechtstreekse reportage van de Amerikaanse televisiezender C.N.N. wordt commentaar gegeven bij de eerste bombardementen. Het begin van het offensief van de geallieerde troepen kan rechtstreeks gevolgd worden op televisie.

Iets na 0h.00 GMT (1h.00 Belgische tijd - 17 januari) kondigt het Witte Huis officieel het begin aan van operatie «Desert Storm». Vier landen nemen deel aan de bombardementen: de V.S., G.-B., Saoedi-Arabië en Koeweit. Er wordt hierbij gebruik gemaakt van F-117 'Stiekemerds', B-52 vliegtuigen en Tomahawk-raketten. In de vroege ochtend worden de aanvallen van het eerste uur versterkt door Franse Jaguars. In de eerste 14 uur worden meer dan 1.000 vluchten ondernomen. Volgens de eerste militaire berichten zouden hierbij 80% van de beoogde doelwitten, waaronder 50% van de Iraakse luchtvloot vernietigd zijn. Tevens zou een groot deel van de Iraakse Republikeinse Wacht (elietroepen) buiten gevecht zijn gesteld. Slechts drie geallieerde vliegtuigen zouden vermist zijn.

Twintig uur na het begin van operatie «Woestijnstorm» worden er nog steeds luchtraids uitgevoerd op Koeweit en Irak. De geallieerde verliezen zouden nog steeds beperkt blijven tot 4 vliegtuigen, nl. 2 Amerikaanse, 1 Britse en 1 Italiaanse.

De bemanningen van onze schepen werden gewekt met de woorden: «Het is oorlog, de strijd is begonnen». De bemanning van de 'Wandelaar' had die nacht kunnen zien hoe minstens tachtig vliegtuigen opstegen van de 'Saratoga'. Dat vliegdekschip ligt immers amper vijf mijl van de 'Wandelaar' verwijderd.

Op 18 januari, iets na 0h.00 GMT, worden er 7 Scud-raketten door Irak gelanceerd met Israël als doel. (15) Twee van deze raketten treffen Tel Aviv met een grote materiële



le schade en enkele lichtgewonden tot gevolg. Zowel Washington, Moskou, Parijs en Londen vragen Israël met klem niet te reageren. Een reactie vanwege Israël zou immers een aantal tot dan toe militair neutrale Arabische landen partij kunnen doen kiezen voor Irak. Dit zou de oorlog, die oorspronkelijk als van ultra-korte duur werd beschouwd, een heel stuk complexer kunnen maken. Inderdaad zijn een aantal Islamitische regeringen neutraal gebleven in het conflict ondanks de druk van de vaak fanatieke bevolking om partij te kiezen voor Saddam Hoessein. Ondertussen gaan de geallieerde bombardementen ononderbroken verder, met nu als voornaamste doel het vernietigen van de (ondermeer mobiele) Scud-lanceerbasisen. De volgende dag wordt Israël opnieuw getroffen door Scud-raketten. Israël verklaart te zullen terugslaan, waarop de Westerse wereld Tel Aviv nogmaals op het hart drukt niet te reageren. Hierop worden de bombardementen op Irak en Koeweit opgevoerd. Ook vanop zee worden Tomahawk-raketten gelanceerd.

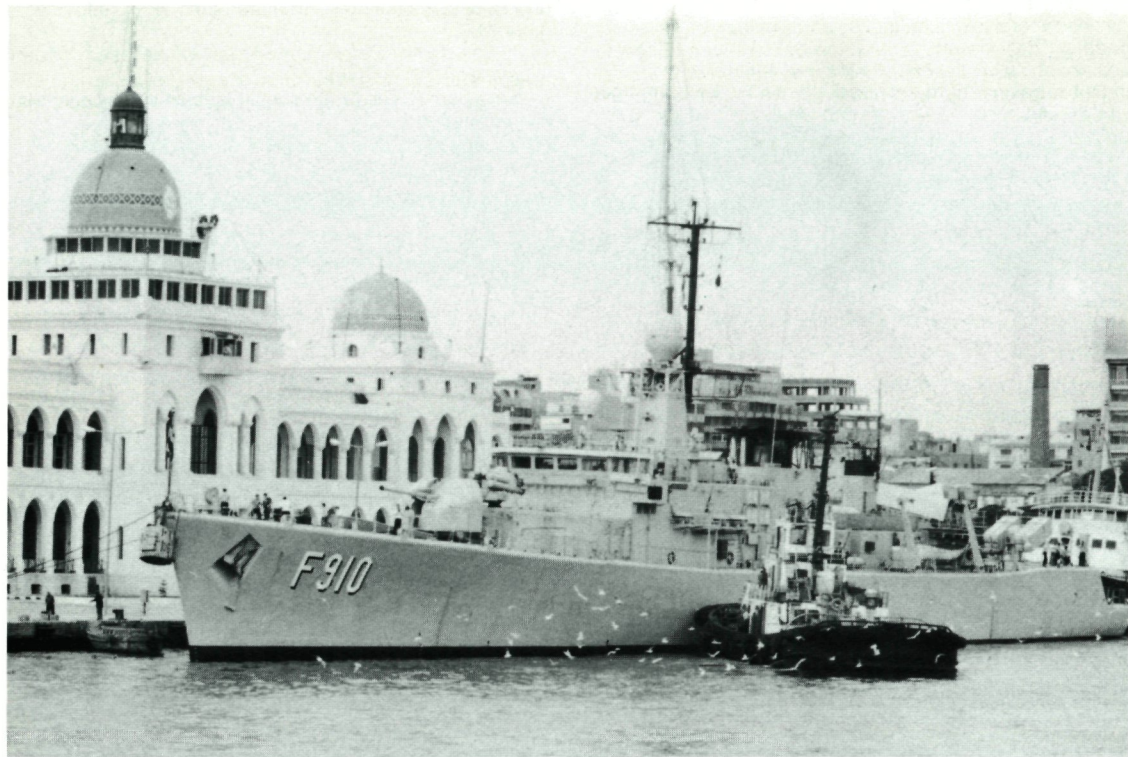
Op 20 januari bereiken de 'Wandelaar' en de 'Wielingen' de haven van Port-Saïd. Het fregat 'Wandelaar' vangt hierop haar terugweg aan en wordt eind januari terug in Zeebrugge verwacht.

Opnieuw worden 10 raketten gelanceerd op Rijaad en Dhahran. Negen ervan worden door Patriot-raketten vernietigd. Na elke raketaanval op Israël en Saoedi-Arabië is het angstig afwachten of de projectielen geen chemische lading bevatten. Iedere keer kan het sein «veilig» worden gegeven, want een chemische aanval blijft uit.

Overal ter wereld worden vredesmanifestaties georganiseerd en wordt er gediscussieerd of het handelsembargo wel voldoende tijd heeft gekregen om zijn efficiëntie te bewijzen. Deze discussie wordt des te actueler, wanneer blijkt dat na de onophoudelijke bombardementen, het lanceren van Scud-raketten door Irak ongestoord kan worden voortgezet.

De mijnenjagers en de 'Zinnia' opereren ondertussen in de Golf van Oman onder coördinatie van de W.E.U. Het fregat 'Wandelaar' neemt ten Zuiden van Griekenland deel aan een reddingsoperatie. De bemanning slaagt erin vier overlevenden op te pikken van het gezonken vrachtschip «Continental Lotus». Tevens worden er 17 lijken aan boord gebracht.

De 'Wielingen' heeft ondertussen het Suez-kanaal verlaten en bevindt zich thans in de Rode Zee.



De Amerikaanse troepen zijn versterkt tot een legermacht van 460.000 manschappen. Op vraag van Israël levert de V.S. Patriot-afweerraketten. (16) Ook Saoedi-Arabië wordt in het conflict niet gespaard en de eerste Iraakse Scud-raketten treffen doel.

Op de Iraakse televisie worden 7 gevangen genomen geallieerde piloten getoond. Zij vertonen verwondingen, die waarschijnlijk zijn veroorzaakt door het neerstorten van hun vliegtuig-Saddam Hoessein verklaart dat binnen enkele dagen Irak genadeloos zal terugslaan met tot dan toe nog niet gebruikte middelen. De vrees voor een chemische aanval wordt steeds groter bij de geallieerden.

België stuurt ook een medisch team naar Cyprus. Het detachement is samengesteld uit acht geneesheren, veertig man paramedisch personeel en twee man steunpersoneel. Op het thuisfront is men ook voorbereid op een eventuele opvang van slachtoffers met brandwonden. In het militair hospitaal van Neder-Over-Heembeek worden daartoe 65 bedden vrijgehouden en dat aantal kan, indien nodig, binnen de 5 uur tot 100 worden opgevoerd.

In Israël vallen op 22 januari de eerste dodelijke slachtoffers als gevolg van een Scud-aanval. Tel Aviv stelt dat de grenzen met het onaanvaardbare bijna bereikt zijn, maar zegt de geallieerden toe niet te zullen terugslaan. Cana-



dese vliegtuigen voeren hun eerste raids uit en ook de eerste echte luchtgevechten vinden plaats. Aan de grens tussen Koeweit en Saoedi-Arabië worden schermutselingen tussen de landtroepen gesignaleerd. In de vooravond van 24 januari begint de strijd op zee, waarbij een aantal Iraakse oorlogsbodems tot zinken worden gebracht.

Washington geeft toe dat de oorlog vermoedelijk enkele maanden zal duren en dat zij op een steviger verzet is gestuit dan oorspronkelijk werd verwacht.

Op 25 januari ontsnapt uit de terminal van Al-Ahmadi in Koeweit een immense hoeveelheid ruwe olie. De volgende dag kan de stroom worden afgeremd door de vernietiging van de doorsluiskleppen van de oliepijpleidingen. Bagdad en Washington beschuldigen elkaar ervan de oorzaak van de pollutie te zijn. Een reusachtige vlek van 50 km. lang en 12 km. breed verplaatst zich in de daaropvolgende dagen met een snelheid van 18 tot 35 km/dag. in de richting van de havenstad Bahrein.

Duizenden zeevogels zijn de eerste en voornaamste slachtoffers. Ook voor de mens dreigen er moeilijkheden: de brei vormt immers een belangrijke bedreiging voor de drinkwatervoorziening van verschillende Golfstaten. Uiteindelijk blijken, volgens deskundigen, de gevolgen van de pollutie minder groot te zijn dan aanvankelijk werd gevreesd. Dit heeft vooral te maken met de aard van het weggevoelde goedje: het betreft zogenaamde «Kuwait Export»-petroleum dat vrij licht en vloeibaar is. Binnen de 24 h. verdampst ongeveer 35% en binnen de 10 dagen zelfs 45% van de vlek.

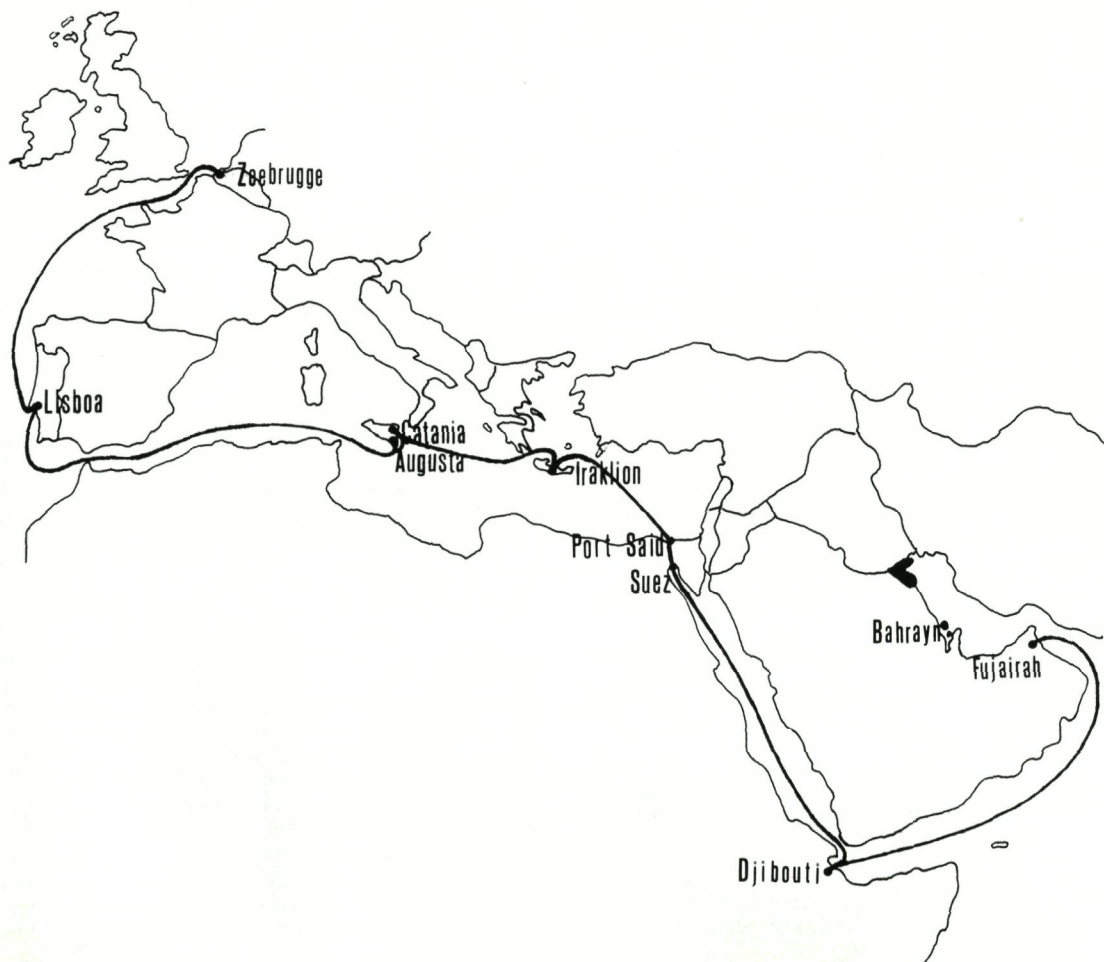
Drie dagen later, na onophoudelijke luchtaanvallen door de geallieerden en raketaanvallen door Irak, bevestigt Saddam Hoesein dat zijn projectielen kunnen worden uitgerust met een chemische of zelfs een nucleaire lading. Toch vluchten verschillende Iraakse vliegtuigen naar Iran op zoek naar een veilig onderkomen voor de herhaalde bombardementen.

Uit Zeebrugge vertrekt een vijfde schip, de 'Dianthus' om zich bij de Belgische flottielje te voegen. De 'Dianthus' vormt een onderdeel van het onder Duits bevel staand permanent NAVO-smaldeel, STANAVFORCHAN, dat verder is samengesteld uit 1 Duitse, 1 Britse, 1 Noorse en 2 Nederlandse mijnenjagers.

De bemanning van de 'Wielingen' voert haar eerste hulpactie uit op 29 januari op weg naar de Golf: een zwaargewonde Egyptische zeeman, van het Egyptisch koopvaardischip 'Thebes', krijgt aan boord van de 'Wielingen' medische hulp.

Generaal Norman Schwarzkopf maakt een tussentijds balans op van de situatie in de Golf. In vergelijking met de euforische cijfers van de eerste dagen, zijn de ramingen thans voorzichtiger:

- 75% van de commandoposten zijn aangevallen: één derde van deze installaties zijn buiten gebruik gesteld of vernietigd;
- 38 van de 44 vliegvelden werden aangevallen: negen vliegvelden zijn vernietigd;
- meer dan 70 versterkte schuilplaatsen voor vliegtuigen zijn vernietigd;





- 31 installaties met nucleaire, biologische of chemische bewapeningsmogelijkheden zijn aangevallen;
- alle Iraakse kernreactoren zijn door luchtaanvallen sterk verminderd in werking;
- het isolement van het Koeweitse gebied gaat verder via de aanvallen op 33 verbindingsbruggen;
- het verkeer van militaire vrachtwagens is verminderd van 2.000 naar 1.000;
- ook de bevoorrading is teruggebracht van 20.000 ton per dag naar 2.000 ton.

Op 29 januari, omstreeks half acht plaatselijke tijd, trekt de eerste Iraakse kolonne ten westen van het Al-Wafra-olieveld de grens met Saoedi-Arabië over. Hiermee wordt door Irak een poging ondernomen om het begin van de grondoorlog te vervroegen en deze naar haar hand te zetten. De eerste confrontatie tussen de grondtroepen vindt plaats in en rond de havenstad Khafi, maar Washington stelt dat hiermee het grondoffensief nog niet is begonnen.

In de pers verschijnen berichten dat steeds meer West-Europese bedrijven pogingen ondernemen om het handels-embargo te omzeilen om o.m. goederen en munitie aan Irak te leveren. Voornamelijk Duitse bedrijven blijken hierbij de spits af te bijten. Desondanks zijn de sancties tegen Irak doeltreffender dan andere internationale embargo's in de recente geschiedenis. Het handelsembargo laat zich dan ook hard voelen bij de burgerbevolking.

Op 31 januari komt de 'Wandelaar' om 10h00 aan in de marinebasis van Zeebrugge na een opdracht van 4 maand in het Midden-Oosten. Haar opdracht bestond erin Engelse koopvaardij schepen te begeleiden en controles uit te oefenen op de toepassing van het U.N.O.-embargo tegen Irak volgens Resolutie 665. Bij deze taak werden in totaal meer dan 26.000 zeemijl afgelegd. Van de 120 dagen afwezigheid van de thuishaven vertoefde de bemanning 98 dagen op zee. In het operatiegebied werden 66 dagen op zee doorgebracht en 22 in verschillende havens, o.m. in Djibouti, Sabalah en Muscat. 2148 koopvaardij schepen werden ondervraagd omtrent herkomst, lading en bestemming. Op 15 koopvaardij schepen werd aan boord de juistheid van de gegevens gecontroleerd en één van de schepen werd een verdere doorvaart belet.

Op 8 februari voert de 'Wielingen' zijn eerste controles uit ter hoogte van de verbinding tussen de Rode Zee en de Indische Oceaan. 2 dagen later slaagt de bemanning van het fregat erin 25 bemanningsleden van het Turks schip 'Eregli' te redden. Ter hoogte van Jemen vangt de 'Wielingen' de noodsignalen op van het in aanvaring gekomen Turks schip. Onmiddellijk zet het Belgische fregat koers naar de plaats van het onheil. Slechts één opvarende (de kapitein) kan niet worden gered. Zijn lichaam kan niet worden teruggevonden. De 25 geredde bemanningsleden worden in Djibouti aan land gebracht.

Sinds het begin van haar opdracht heeft het fregat in totaal reeds 234 controles uitgevoerd.

Groot-Brittannië vraagt aan de Belgische regering een bijkomende inspanning te doen, in het bijzonder door middel van de levering van militair materieel. België beslist wel financiële steun, maar geen wapens te zullen geven aan Groot-Brittannië.

Nederland besluit Patriot-afweerraketten aan Israël uit te lenen.

Amerikaanse B-52's stijgen op van het Britse vliegveld Fairford om raids uit te voeren op Irak. Voornamelijk de streek rond Bassorah komt onder een waar bommentapijt te liggen. De eerste Iraakse deserteurs geven zich over aan de geallieerde troepen. Twee Iraakse officieren maken hierbij zelfs gebruik van een onderbroek die als witte vlag moet dienen.

In een poging om alle mobiele lanceerinstallaties te vernietigen bestoken geallieerde vliegtuigen de weg van Am-

man naar Bagdad. Over een lengte van 558 km. wordt een konvooi van honderden vrachtwagen, personenwagens en andere voertuigen gebombardeerd. Hierbij komen ook vele burgers om, wat de weg Amman-Bagdad de naam «*do-denweg*» bezorgt.

Vanuit de lucht worden Iraakse mijnevelden opgeruimd, wat er op kan wijzen dat in de eerste dagen een massale aanval van de landtroepen kan worden verwacht.

Door de Belgische regering wordt meegedeeld dat de 'Zinnia', de 'Iris' en de 'Myosotis' in de Perzische Golf zullen blijven en zich voorlopig niet in de gevechtzone mogen begeven.

Irak beschuldigt de geallieerden ervan ook burgerdoelwitten aan te vallen, hetgeen wordt aangetoond met beelden van een bunker die op 13 februari werd getroffen door een geallieerd projectiel. Bij deze aanval komen zo'n 400 Iraakse burgers om het leven. Deze beelden staan in schril contrast met de door de V.S. verspreide opnames van aanvallen die met een ongekennde «*chirurgische nauwkeurigheid*» worden uitgevoerd op militaire doelwitten.

De Iraakse Revolutionaire Raad kondigt de terugtrekking van Irak uit Koeweit aan, maar koppelt aan deze terugtrekking een groot aantal voorwaarden. Irak eist het vertrek van alle geallieerde strijdkrachten uit de Golf, de Israëlische terugtrekking uit de bezette gebieden en het verlaten van Libanon door de Syrische troepen binnen de maand na het wapenbestand. Israël moet ook alle wapens teruggeven, die het als gevolg van de Golfoorlog heeft gekregen. De geallieerden verwerpen het voorstel met klem.

Iraakse militairen hebben de jongste dagen op wrede wijze 8 Koeweitse burgers, onder wie 2 vrouwen, vermoord. Twee onder hen werden zo hard geslagen dat hun gezichten onherkenbaar werden verminkt. Deze 8 slachtoffers komen bij de 200 andere burgerslachtoffers die gemeld werden sinds het begin van de geallieerde operaties.



**Nieuws van het thuisfront!**



Op 21 februari raakt bekend dat de oorlog het langst zal duren voor onze mijnenjagers. De 'Myosotis' en de 'Iris' zullen vermoedelijk na de oorlog worden ingezet om de mijnenvelden vóór de Koeweitse kust en in de hele Perzische Golf te helpen opruimen. Indien na de oorlog tot een opruimingsactie wordt besloten, dan ligt het voor de hand dat de Belgen en de Nederlanders in deze operatie een sleutelrol zullen spelen. Het is de bedoeling, na de vijandelikheden, ervoor te zorgen dat de normale burgervvaart zo vlug mogelijk kan worden hervat en dat ook de export van olie per tanker wordt hersteld.

De informatiedienst van het Ministerie van Landsverdediging heeft bekendgemaakt dat nu ook het fregat 'Wielingen' toestemming heeft gekregen van de regering om in het zuiden van de Perzische Golf te opereren. Daar zal het zich aansluiten bij de Belgische flottielje. Tot 22 februari zal de 'Wielingen' echter in de haven van Muscat blijven voor technisch onderhoud.

In Zeebrugge worden regelmatig familiedagen georganiseerd. Op deze dagen worden de families uitgenodigd voor een gezellig samenzijn. Er kunnen vragen worden gesteld en zelfs kritiek worden geuit. Eén van de hoogtepunten is telkens het tonen van een videoreportage van de jongens in de Golfregio.

Om de familieleden volop te kunnen laten genieten van deze dagen wordt ook een kinderopvang voorzien.

Aan de grens met Saoedi-Arabië worden de geallieerde troepenbewegingen steeds grootschaliger. Iraakse troepen trekken zich ondertussen langzaam terug en passen daarbij de tactiek van de verschroeiende aarde toe: méér dan 200 Koeweitse olieputten worden in brand gestoken, hetgeen ervoor zorgt dat de lucht één zwarte walm wordt.

In het weekend van 23 en 24 februari neemt het grondoffensief een aanvang. Zowel de V.S. als Frankrijk eisen de eer op voor de start van het offensief.

Het offensief blijkt al gauw een groot succes te zijn voor de geallieerden. In de eerste uren van de aanval geven zich reeds 20.000 Iraakse soldaten over en worden 270 Iraakse tanks vernietigd. De geallieerde aanval wordt niet zozeer door de weerstand, maar wel door de massale overgaven afgeremd. De krijgsgevangenen, die zowel fysisch als moreel uitgeput blijken te zijn, moeten immers volgens de Geneefse conventies worden opgevangen en ondergebracht.

Het grondoffensief wordt uit de lucht ondersteund door een massale helicopteroperatie. Meer dan 300 «Screaming Eagles» - gevechtshelicopters dringen diep in Irak door. Zij droppen 2.000 manschappen, 50 voertuigen en houthuishers, alsook tonnen brandstof en munitie.

Nog steeds worden dagelijks ongeveer 3.000 luchtaanvalen uitgevoerd.

Saddam Hoessein eist ondanks de zware verliezen de overwinning op.

Reeds op donderdag 28 februari is de bevrijding van Koeweit bijna voltooid. De dag ervoor woedde nog een tankslag tussen geallieerde troepen en eenheden van de Iraakse Republikeinse Garde, die in de tang zaten tussen Koeweit en de Eufraat bij de stad Basra.

Voor de soldaten die in beide kampen in het Golfgebied vechten is de dood alomtegenwoordig. Voor de buitenwereld daarentegen lijkt het wel alsof dit een oorlog is met bijzonder weinig slachtoffers. T.V.-kijkers en krantelzers krijgen slechts beelden te zien van gladgepolijste wapens en supergesofisticeerde raketten die gebouwen binnendringen door een klein venster of een ventilatieschacht. Burgers en militairen die omkomen worden als marginale schade afgedaan.

Woensdag 27 februari beslist de regering in overeenstemming met de autoriteiten van de N.A.V.O. dat de 'Dianthus' mag doorvaren naar de Perzische Golf.

Op de 'Wielingen' loopt het bericht binnen dat 2 bemanningsleden hun bril, die voor het vertrek was besteld, kunnen afhalen in Zeebrugge... liefst in de voormiddag.

Hoewel Bagdad de V.N.-resoluties aanvaardt en daardoor haar nederlaag moet toegeven, bericht Radio Bagdad dat zij als morele overwinnaars uit de strijd zijn getreden: zij hebben immers «40 dagen de legers van 30 landen bevochten, ondanks de grote schade die aan het land werd toegebracht».

Terwijl in de desolate en geplunderde stad Koeweit nog anarchie heerst, raken steeds meer berichten bekend over Iraakse gruwelheden tijdens de bezetting: Koeweitse gevangenen werden op de meest wrede wijze verminkt en vermoord. Getuigen vertellen hoe schedels werden verbrijzeld, ogen werden uitgekrabd, beenspieren verwijderd, oren afgesneden, bloed werd afgetapt,...

Over verscheidene kilometers staan op de weg van Koeweit-stad naar het Iraakse Basra duizenden verlaten en uitgebrande, vaak ook uiteengereten tanks, pantservoertuigen, vracht- en personenwagens. Ook T.V.'s, juwelen, kledij en andere uit Koeweit gestolen goederen liggen over de weg verspreid.

In verscheidene voertuigen bevinden zich nog de lijken van gedode Iraakse soldaten. De stroom van plunderende Iraakse soldaten werd door A-10 Thunderbolts en Apache helicopters tot stilstand gebracht.

Tevens raakte bekend dat Amerikaanse kommando's geheime operaties uitvoerden tot diep in Irak tijdens de Golfoorlog. Ploegen werden 's nachts gedropt en verzamelden ondermeer informatie over de bewegingen van Iraakse strijdkrachten.

Andere commando's hielpen de luchtaanvallen op de SCUD-lanceerders coördineren, door vanop de grond speciale laserstralen te richten op de lanceerinstallaties, zodat Amerikaanse vliegtuigen het doelwit met precisie konden bestoken.

Op 4 maart, omstreeks 11h15 wordt door een helicopter van het Nederlandse fregat «Filip van Almonde» op ongeveer 20 zeemijl (ongeveer 36 km) ten oosten van de Koeweitse haven Mina Saud een mijn opgemerkt. Het betreft een zogenaamde «drifting mine», dit is een mijn die losgeslagen is van haar verankering en als gevolg daarvan aan de oppervlakte is gaan drijven.

Duikers van de mijnenjager 'Myosotis' begeven zich met een zodiac ter plaatse en bevestigden springstof aan de mijn. Door middel van een ontstekingsmechanisme met vertraging wordt de springstof en de mijn tot ontploffing gebracht. Omstreeks 11h45 is de vernietiging van de eerste mijn in het golfgebied een feit.

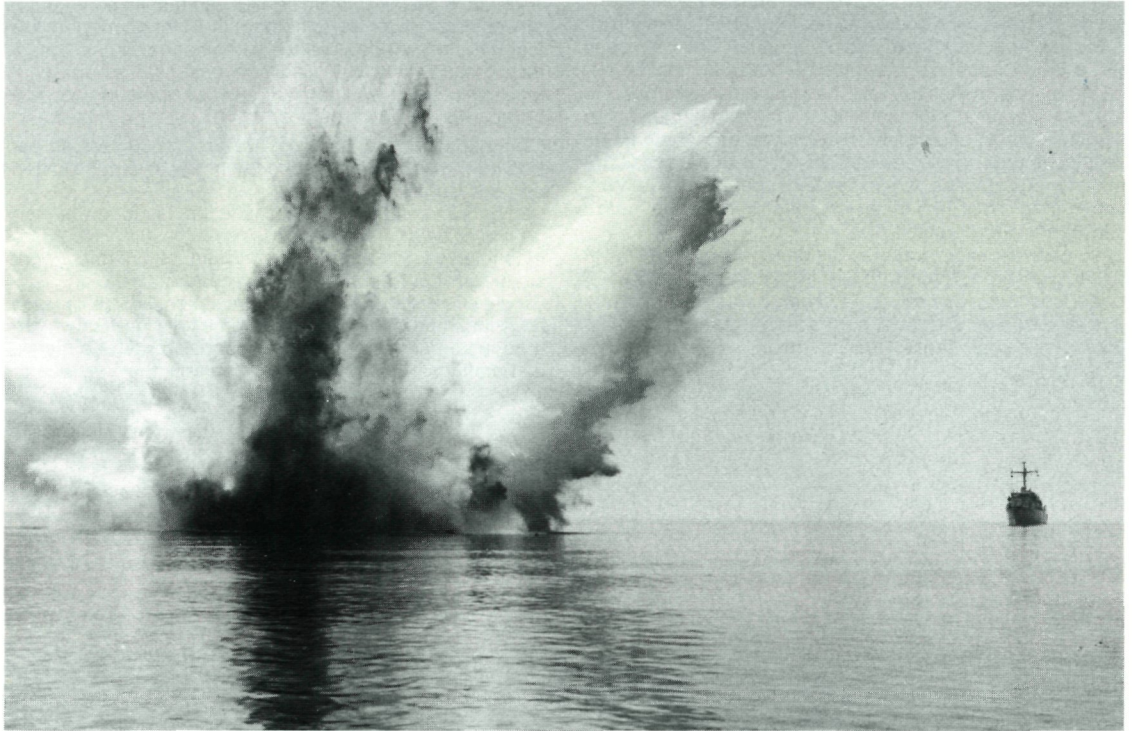
's Avonds aanvaardt Irak dan toch V.N.-resolutie 686. De aanvaarding van deze resolutie was de voorwaarde voor een permanent staakt-het-vuren in de Golf. De Resolutie eist van Irak ondermeer naleving van alle andere resoluties over Koeweit, ondermeer door principiële aanvaarding van de verantwoordelijkheden over de tijdens de bezetting van Koeweit veroorzaakte fysieke en materiële schade. Tevens wordt een akkoord bereikt over de vrijlating van alle krijgsgevangenen en burgerlijke gegijzelden. Irak geeft een schema met de plaatsing van alle mijnen in Koeweit en in de kustwateren.

Op zondag 10 maart keert het medisch detachement terug uit Cyprus. Het Belgisch medisch detachement heeft, sinds zijn aankomst in Cyprus, actief meegeholpen aan de installatie van een Transit Centrum voor gewonden op de basis van Akrotiri. Het heeft eveneens geholpen bij de organisatie van oorlogsvoet van het permanent ziekenhuis op de R.A.F.-basis. Het medisch en paramedisch personeel werd geïntegreerd in de Britse medische teams en heeft wachten en routinetaken uitgevoerd in nauwe samenwerking met het permanent Brits personeel. De brancar-



diërs hebben sets materieel en medicamenten samengesteld voor de eenheden in Saoedi-Arabië en op Cyprus. Gedurende geheel deze periode heeft het personeel van het Belgisch medisch detachement zich geperfectionneerd in chirurgie, medicatie en het toedienen van oorlogszorgen waarbij de lokale militaire en burgerlijke medische instanties konden delen in onze wetenschappelijke en praktische kennis op het gebied van zware brandwonden.

Half maart zijn reeds om en bij de 40 mijnen opgespoord en vernietigd door de Belgische mijnenjagers. Het fregat 'Wielingen' voert ondertussen operaties uit in de Golf van Oman in het kader van het embargo. Het heeft tot nu toe 680 schepen ondervraagd en heeft reeds tweemaal aan boord een controle uitgevoerd.



#### Het tot ontploffing brengen van een mijn blijft spectaculair

Aan boord van de 'Wielingen' wordt op 17 maart de Ramadan «passend» ingezet met langoustes, belle vue, filet pure stroganoff, groentekrans, aardappelen en fruit...

In de West-Europese Unie wordt beslist de Belgische flottielje van mijnenjagers te versterken met ondermeer twee Franse mijnenjagers. Ook de 'Dianthus', die opstoot in de Golf van Aden, zal zich bij de vloot voegen.

De vijf mijnenjagers, de 'Iris', de 'Myosotis', de 'Dianthus', de Franse 'Sagittaire' en 'Orion' en het steunship 'Zinnia' zullen onder de tactische controle van de Belgische flottielje-commandant komen te staan. Het is de bedoeling de aanlooproute van plus minus 2 km. breed en een 30-tal zeemijl lang, naar de haven van Mina Saud mijnenvrij te maken en zo snel mogelijk opnieuw voor de scheepvaart open te stellen.

Op 21 maart slagen de Koerdische rebellen erin de stad Kirkouk te veroveren op de Iraakse troepen. De chaos heerst alom in het zowel fysisch als moreel uitgeputte Irak.

De mijnenbestrijdingsgroep van de Belgische Zeemacht heeft sinds het begin van de operatie 305 mijnen tot ont-

ploffing gebracht. Daarvan zijn er 91 bodemmijnen en 210 verankerde contactmijnen. Ook werden 2 vliegtuigbommen gevonden en vernietigd.

De flottielje vond tevens de wrakstukken van een Amerikaans vliegtuig dat op 22 januari neergehaald werd. Deze wrakstukken werden aan de U.S.-autoriteiten overhandigd. Op 1 april wordt tevens het wrak van een Iraakse patrouilleboot gelocaliseerd. Deze successen geven aanleiding tot lof vanwege de Franse Admiraal Bonnot, W.E.U.-coördinator in het gebied: «Gelukkig met het bekomen resultaat. Het bewijst uw professionalisme en uw enthousiasme met betrekking tot de taak die u uitvoert in de Noordelijke Perzische Golf voor de vrijheid van de maritieme navigatie».

Ook de Amerikaanse Admiraal Taylor, bevelhebber over de maritieme coalitiestrijdkrachten had woorden van lof: «Meldingen van veelvuldige mijnenvernietiging door uw mijnenbestrijdingsgroep worden met genoegen ontvangen; het ontdekken en nadien vernietigen van deze mijnen bewijst uw hoge graad van training en materiële paraatheid en de grote doeltreffendheid van uw schepen; het is een voorrecht te mogen getuige zijn van een zo daadwerkelijke en beroepsmatige inzet». Deze succesrijke mijnenbestrijdingsoperaties schenken de scheepsvaartmaatschappijen en verzekeringsmaatschappijen opnieuw vertrouwen met betrekking tot de veiligheid van hun schepen. Een verlaging van de verzekeringspremies mag verwacht worden.

De aprilmoop aan boord van de 'Wielingen' was de verspreiding van het bericht dat het zeilschip 'Mercator' door hoogligans met brandbommen was bestookt en volledig in vlammen was opgegaan.

Het is pas op 22 april, bij het bezoek van de Minister van Landsverdediging en de pers, dat een aantal bemanningsleden heeft beseft dat het hele verhaal eigenlijk een reuze aprilvis was.



Het fregat 'Wielingen' vertrekt op 3 april uit de haven van Abu Dhabi om zijn opdracht in de Perzische Golf te hervatten.

Deze opdracht bestaat nog steeds uit de controle op de toepassing van het embargo. Daarbij heeft de 'Wielingen' tot op heden 774 koopvaardijschepen gecontroleerd. Sedert het begin van de operatie hebben de Belgische fregatten ('Wandelaar' en 'Wielingen') in totaal 2928 koopvaardijschepen gecontroleerd en de lading en de documenten van 17 koopvaardijschepen onderzocht. Daarnaast neemt de 'Wielingen' ook deel aan de zeeverkeerscontrole en aan het localiseren van drijvende mijnen.

Na 12 dagen op zee, meert de 'Wielingen' aan in Bahrein voor het bezoek dat de Minister van Landsverdediging, Guy Coëme, aan de bemanning van het fregat zal brengen. In zijn toespraak aan boord van het fregat heeft de minister niets dan lof voor «onze jongens», die tot dan toe reeds 891 schepen hebben ondervraagd in het kader van het toezicht op de naleving van het handelsembargo. De toespraak bestaat voornamelijk uit dankbetuigingen en felicitaties, die hij ondermeer in naam van de Koning en de Belgische regering overmaakt. In het bijzonder maakt de Minister ook melding van de reddingsoperatie die de 'Wielingen' begin februari ondernam toen zij 25 Turken redde van een zinkend schip.

Tevens deelt de Minister mee dat de regering heeft beslist dat een gevarenpremie van 360 fr. per dag tijdens de hele periode van de missie zal worden betaald. De premie is voor iedereen dezelfde, ongeacht de graad en zal belastingvrij bij het normaal loon en de andere premies worden gevoegd.

De toespraak van de Minister wordt enigszins overstemd door de muziek van het Amerikaanse ontspanningsvaartuig 'Cunard Princess', dat bij de 'Wielingen' gemeerd ligt en dat bedoeld was te zorgen voor ontspanning voor de landtroepen die deelnamen aan de operatie 'Woestijnstorm'.

Onze jongens die pogen aan boord te komen van dit schip, komen van een kale reis thuis.

De sfeer op het fregat is, vergeleken met het eerste bezoek van de Minister aan de 'Wielingen', veel verbeterd. De bemanning weet nu immers tot waar en wanneer hun opdracht strekt.

De verbeterde sfeer wordt passend uitgedrukt in de slogan van de 'Wielingen': «Happiness is a targetrich environment».

Toch drukt de lange afwezigheid van familie en vrienden op een groot deel van de bemanning. Het gemis aan contact met hen (en de dure telefoontjes naar huis) is thans de voornaamste klacht van de jongens. Toch zullen ze nog tot 2 juni moeten wachten vooraleer ze opnieuw naar Zeebrugge kunnen afvaren.

Maandagavond 29 april, omstreeks 20h.00 vertrekt een Boeing 727 van de Belgische Luchtmacht vanuit Oostende naar Dubai.

Aan boord van de Boeing bevindt zich de nieuwe bemanning voor de mijnenjagers 'Iris' en 'Myosotis'. De 93 bemanningsleden, waaronder 7 miliciens, zijn normaal werkzaam aan boord van de 'Bellis' en 'Lobellia'.

Omdat alle Belgische mijnenjagers nagenoeg volledig identiek zijn, kunnen de bemanningen elkaar perfect vervangen. Indien alles naar wens verloopt, worden de nieuwe bemanningsleden in augustus opnieuw thuis verwacht.



Minister Coëme spreekt «onze jongens» toe.



Op 9 mei wordt te Dubai voor de bemanning van de 'Wielingen' een reuze barbecue en receptie georganiseerd in de Hilton Beach Club. Dit festijn en een excursie in de woestijn op 10 mei sluit voor de bemanning van de 'Wielingen' de aanwezigheid in de Golf af. Vooraleer definitief koers te zetten naar Zeebrugge moeten nog eerst 10 dagen embargo-operaties worden uitgevoerd in de Straat van Tiran.

In samenwerking met de E.G., besluit de Belgische Regering een humanitaire missie naar Irak te sturen. Na aanvankelijke administratieve problemen kan dan toch begonnen worden met het optrekken van een tentenkamp.

In Ziveh stampen voornamelijk paracommando's van het 3de Bataljon Par een onthaalkamp uit de grond dat aan Koerdische vluchtelingen onderdak en een minimum aan medische infrastructuur moet bieden.

Half mei wordt besloten om een Belgisch 'steentje' bij te dragen tot de grootste internationale hulpactie 'Provide Comfort' ten voordele van de Koerdische vluchtelingen. Het Detachement 'Blue Lodge' (met ondermeer verscheidene medische teams en een volledig chirurgisch team) heeft als opdracht in Noord-Irak in Süri een tentenkamp en dispensarium in te richten.

Op 30 mei vertrekt vanuit Oostende de nieuwe bemanning voor de 'Dianthus'. Deze mijnenjager zal nog tot in augustus mijnen moeten ruimen vooraleer naar België te mogen terugkeren.

Op 12 juni verlaten de 'Iris', de 'Myosotis' en de 'Zinnia' de Golf richting België. Vijf dagen later wordt het fregat 'F 910 Wielingen' in Zeebrugge verwelkomd. Het fregat heeft tijdens haar opdracht 1011 handelsvaartuigen geïnterpelleerd in het kader van de V.N.-handelsembargo. Dertien maal werd aan boord van een verdacht schip een con-

trole uitgevoerd. Na 162 dagen en 37.670 zeemijl is ook de opdracht van de 'Wielingen' en haar bemanningen in het kader van de Golfoperaties definitief beëindigd.

De 'Zinnia', de 'Iris' en de 'Myosotis' varen op 17 juli de thuishaven binnen onder grote publieke belangstelling. De 'Iris', de 'Myosotis' en de 'Zinnia' hebben respectievelijk 116, 115 en 1 mijn onschadelijk gemaakt. De Belgische mijnenjagers hebben in de Golf nogmaals bewezen de beste in het vernietigen van mijnen te zijn.

Tijdens de Golfoperaties ontvingen de verschillende bemanningen om en bij de 11 ton post. Het thuisfront kreeg meer dan 1 ton brieven, kaarten,... toegestuurd. Inderdaad, naast de (dure) telefoontjes, was de briefwisseling de belangrijkste wijze waarop de bemanningen en families met elkaar in contact bleven.

De postbedeling was steeds een hoogtepunt waar telkens weer naar uitgekeken werd. De ontgoocheling was dan ook groot wanneer bij het aanmeren de post nog niet bleek aangekomen te zijn. Gelukkig was dit eerder de uitzondering. Er werd niet alleen druk gecorrespondeerd met vrienden en familieleden, maar ook sympathisanten schreven lange brieven naar onze jongens. Er ontstond zelfs een zeer regelmatige correspondentie tussen de bemanningen van de 'Wandelaar' en de 'Dianthus' enerzijds en de leerlingen van een school uit Lo-Reninge anderzijds.

Eén van de matrozen vroeg zelfs de toestemming om zijn, bij het van boord gaan, in het water gevallen brieven op te vissen...

Als laatste van de Belgische flottielje komt de 'Dianthus' op 19 augustus in de marinebasis van Zeebrugge aan. Hiermee eindigen ook voor de Belgische Zeemacht de Golfoperaties, waarin onze jongens aan de hele wereld hebben bewezen hoe efficiënt zij kunnen optreden.

Zonder commentaar...





## Voetnoten:

(1) Resolutie 660: deze resolutie wordt op 2 augustus unaniem goedgekeurd door de leden van de VN en houdt de onmiddellijke en onvoorwaardelijke terugtrekking van alle Iraakse troepen in tot aan de posities die ze tot op 1 augustus innamen.

(2) Resolutie 661 wordt met 13 stemmen vóór en 2 onthoudingen (nl. door Cuba en Jemen) goedgekeurd. Het houdt een economische, financiële en militaire boycot in tegen Irak, tot de volledige terugtrekking van de Iraakse troepen uit Koeweit.

Er wordt uit humanitaire overwegingen wel een uitzondering gemaakt voor primaire voedingsmiddelen en medicijnen.

Tevens voorziet de resolutie in de creatie van een «Sanctiecomité», samengesteld uit de 15 landen van de Veiligheidsraad, dat dient toe te zien op de naleving van het embargo en moet waken over de toepassing van de sancties.

(3) Resolutie 662 wordt met unanimiteit aangenomen. De resolutie stelt dat de annexatie van Koeweit door Irak, onder welke vorm of voorwendsel dan ook, geen enkele juridische grond heeft en van geen enkele internationaalrechtelijke waarde is.

(4) De M920 Iris en de M922 Myosotis maken deel uit van de Belgische mijnenbestrijdingsvloot. De tripartite-mijnenjagers hebben een lengte van 47,10 m., een breedte van 8,90 m. De waterverplaatsing bedraagt 540 ton. De vaartuigen worden voortgestuwd door motoren van 1860 PK. De bewapening bestaat uit 1 kanon 20 mm. voor het vernietigen van drijvende mijnen.

De schepen zijn verder uitgerust met een detectiesonar, een classificatiesonar, 2 PAP-toestellen (Poisson Auto Propulsé) met explosieve lading voor het vernietigen van mijnen op grote diepte, een decompressiekamer en een 'Zodiac' voor de ploeg duikers-ontmijners.

(5) Het Tripartite-mijnenjagersprogramma is een concreet voorbeeld van militaire samenwerking tussen drie Europese landen, nl. België, Nederland en Frankrijk. In 1975 tekenden de Ministers van Landsverdediging van die landen een akkoord voor de ontwikkeling, de bouw en de logistieke steun van een nieuw type mijnenjager. In de Tripartite-mijnenjagers is het beste bijeengebracht van wat er op het gebied van de mijnenjacht bestaat.

(6) Het commando en logistiek steunschip A961 Zinnia is 99,50 m. lang, 14,00 m. breed en heeft een diepgang van 3,60 m. De waterverplaatsing bedraagt 2435 ton. Het schip heeft 2 dieselmotoren 2500 PK. De bewapening bestaat uit 3 kanonnen 40 mm. en heeft tevens een Alouette III-helicopter aan boord.

(7) De Resolutie 665, aangenomen op 25 augustus met 13 stemmen voor en 2 onthoudingen (Cuba en Yemen), laat impliciet het gebruik van geweld toe om het embargo op de zeeën te doen naleven. Hiertoe wordt aan de landen die over een zeemacht beschikken gevraagd maatregelen te nemen al naargelang de omstandigheden, onder toezicht van de Veiligheidsraad, om alle verdachte koopvaardij schepen te controleren en eventueel aan te houden.

(8) Resolutie 670 werd op 25 september aangenomen met 13 stemmen voor en één stem tegen. De Resolutie verbiedt alle luchtverkeer met Irak en het bezette Koeweit, behalve vluchten van humanitaire aard, die de voorafgaandelijke goedkeuring kunnen krijgen van het Sanctiecomité. De resolutie staat niet toe dat geweld wordt gebruikt; ze heeft tot doel vliegtuigen, die ervan verdacht worden het embargo te willen schenden, op te sporen en te immobiliseren. Tenslotte stelt ze dat er maatregelen zullen worden genomen tegen de staten die het embargo overtreden.

(9) MY-'O'-ZOOTJE, 5 oktober 1990.

(10) het MY-'O'-ZOOTJE is één van de krantjes die werden samengesteld door de bemanning van de schepen. De krantjes verschenen enkel op dagen dat er effectief werd gevaren. Ze bevatten voornamelijk interne nieuwtjes van hetgeen aan boord of aan wal was gebeurd, maar ook prettige nieuwtjes van andere schepen werden overgenomen.

(11) De aktie «Fietsen naar Koksijde» zal uiteindelijk 62.508,- Bf. opbrengen. Het geld werd geschonken aan een in Koksijde gevestigd onderzoekscentrum tegen kanker.

(12) Resolutie 678 wordt door de Veiligheidsraad aangenomen met 12 stemmen vóór, 2 stemmen tegen (Yemen en Cuba) en 1 onthouding (China). De resolutie verwijst naar de 11 aangenomen resoluties en verleent Irak de tijd tot 15 januari om haar troepen uit Koeweit terug te trekken en alle 11 voorgaande resoluties te respecteren. Indien door Irak geen gevolg wordt gegeven aan dit ultimatum mag de toepassing van de resoluties met alle middelen worden afgedwongen met het oog op het herstel van de vrede en de internationale veiligheid in de regio.

(13) Van Irak is met zekerheid geweten dat zij over 3 soorten gifgas beschikt: het blaatrekkende mosterdgas (Yperiet) en twee zenuwgassen (Tabren en Sarin). Tabren werd door Saddam Hoessein in de Iraaks-Iraanse oorlog gebruikt. De Koerden in Halabjah werden met Sarin en met Yperiet bestookt. Irak heeft voornamelijk mosterdgas in voorraad.

(14) De 'Wielingen' werd als eerste van de 4 Belgische fregatten te water gelaten in 1976. Het fregat heeft een lengte van 106 meter, een breedte van 12,3 meter en een diepgang van 5,5 meter. Het schip heeft een waterverplaatsing van 2340 ton. Door middel van een gasturbine kan de snelheid opgedreven worden van 18 knopen tot 20 knopen. De 'Wielingen' is bewapend met een kanon van 100 mm., 1 surface-air-lanceerder «Seasparrow», vier lanceerhellicingen met Exocets MM38, een zesloop raketdieptebommenwerper van 375 mm en 21-torpedocatapulten.

(15) Irak maakt gebruik van de Scud-raket en de zogenaamde Al-Husayn raketten. De Scud B-raket is van Russische makelij en heeft een reikwijdte van 280 km. en draagt een last van 800 kg. De Al-Husayn raketten zijn door Irak aangepaste versies van de Scud B-raketten. Deze raketten halen een reikwijdte van 560 km., maar kunnen slechts 190 kg. last meedragen. Het is mogelijk de projectielen een chemische, explosieve of atoomlading mee te geven. Door de aanpassingen zijn de raketten minder nauwkeurig geworden dan de Scud B-raketten.

(16) De 'Patriot' is een anti-raket raket. De raket is iets langer dan 5 m. en heeft een diameter van 40 cm. Haar gewicht bij de lancering bedraagt bijna een ton. Ze beschikt over elektronische tegenaanvalcapaciteiten en haar bereik varieert tussen 60 en 80 km., met een plafond van maximum 24.000 meter.

De raket bereikt een snelheid hoger dan Mach 4. Het Patriotsysteem bestaat, naast de draagraketten zelf, uit een radarsysteem, een interventiecontroletoestel, een stroomgenerator, enkele voertuigen en ondersteuningsmaterieel.

De AN/MPQ-53-radar, de sleutel van het apparaat, is polyvalent: hij staat in voor de bewaking van het luchtruim, de opsporing van doelwitten en de sturing van de raketten. Wanneer de sleutel aangesloten is op de computer, kan hij op zijn eentje 9 normale radars vervangen. In optimale omstandigheden kan de radar projectielen volgen en tegelijkertijd 8 raketten exact naar hun doel leiden.



## SOUTHERN BREEZE: HET BOEK

Bij de huldiging van de 'Golf-bemanningen' op 04 oktober II. werd het boek «Southern Breeze» aan het publiek voorgesteld.

De publicatie houdt een verslag in van de deelname van de Belgische Zeemacht aan de Golfoperaties tussen augustus 1990 en augustus 1991.

Onder leiding van Vaandrig-ter-zee 2de klas (R) Xavier Feys werd door 4 matrozen-dienstplichtigen (P. Bontinck, C. Marain, S. Neefs en Y. Van Damme) gedurende 3 maanden aan de teksten van deze uitgave gewerkt.

Op basis van persmappen, boordkrantjes, zeeverslagen en dagboeken werd half juli gestart met het schrijven van de Nederlandstalige teksten. Het was een hele sinecure om uit de overvloed van (soms verzonnen of opgeblazen) teksten correcte informatie te distilleren. Er werd bij het opstellen van het boek dan ook extra veel aandacht besteed aan de juistheid van de te publiceren feiten.

Vanaf eind augustus werden de teksten in het Frans vertaald. Fregatkapitein Desaegher zag er op toe dat er niet al te letterlijk werd vertaald, zodat ook de Franstalige versie een eigen karakter heeft gekregen.

Na veelvuldige verbeteringen en een weekendje overwerken liepen eind september de eerste exemplaren van de persen van de Zeemacht.

Anders dan de publicatie over de operatie «Octopus», dat qua inhoud eerder technisch en beleerd was, werd thans geopteerd om de klemtoon op het menselijk aspect te leggen. Mede omdat de hele operatie voor onze jongens zo

goed en zonder persoonlijke ongevallen is verlopen, blijft de inhoud van het boek hoofdzakelijk positief.

Naast een chronologische opsomming van de feiten wordt veel aandacht besteed aan gebeurtenissen die voornamelijk de bemanningsleden en de families zelf nauw aan het hart liggen: het vertrek en de aankomst van de schepen, de bemanningswissels, de deelname aan reddingsoperaties, het bezoek van Minister Coërne en Vice-Admiraal De Wilde aan de flottielje,...

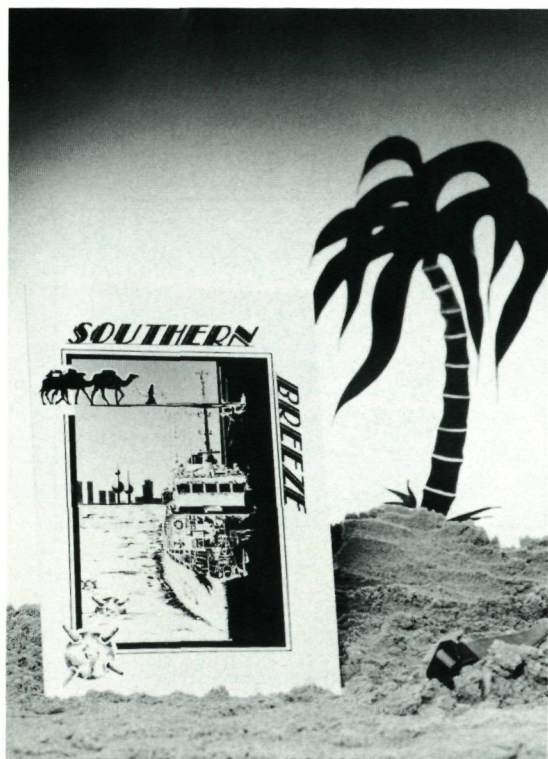
Meer technische onderwerpen zoals de W.E.U.-coördinatie, de ecologische gevolgen van het conflict, de mijnenjacht en een specificering van de soorten mijnen werden niet uit de weg gegaan. Ook weetjes o.m. in verband met de post en de familiedagen komen aan bod.

Het geheel wordt afgerond met de verschillende bemanningslijsten.

De lay-out oogt zeer fraai. Er werden kosten noch moeite gespaard om het geheel er jong en fris te laten uitzien. Bij het ter hand nemen van het werk valt onmiddellijk de prachtige tekening op van de hand van 1MT. D. Mangelinckx. De teksten worden treffend geïllustreerd met een aantal onuitgegeven foto's en gevatte tekeningen.

Het boek werd gedrukt op de persen van de Zeemacht in de kazerne Bootsman Jonson te Oostende. Bij de druk werd handig gebruikt gemaakt van de kleuren zwart en blauw, die het werk nog aangenamer om te lezen maken.

Kortom, het boek «Southern Breeze» is een must voor iedereen die meer wil te weten komen over de Belgische deelname aan de Golfoperaties '90-'91.



Een **uniek historisch document** over de Golfoorlog is er! Dit naslagwerk vertelt over het wel en wee van de bemanning, de toestanden ter plaatse en over de gevolgen van de crisis op wereldvlak, zonder het familiale aspect uit het oog te verliezen.

Verlucht met vele foto's en een vleugje humor is dit 75 bladzijden tellende boek, in tweekleurendruk, niet weg te denken uit de bibliotheek van iedereen die interesse vertoont voor onze marine of de Golfoorlog.

Een **nederlandstalige** of **franstalige** versie is af te halen mits betaling van **200,- fr** bij:

ZS1/IRP - NEPTUNUS  
3e en 23e Linieregimentsplein 1  
8400 Oostende  
Tel. 059/80.66.66.

Un **document historique unique** attend votre lecture!

Cet ouvrage relate les aventures et mésaventures des équipages, la situation sur place et les conséquences de la crise sur le plan mondial, sans oublier l'aspect familial.

Illusté par des nombreuses photos et imprégné d'une bonne dose d'humour, ce livre de 75 pages, en édition bicolore, ne peut manquer à la bibliothèque de quiconque s'intéresse à notre marine ou à la guerre du Golfe.

Vous pouvez vous le procurer en version **néerlandaise** ou **française**, contre paiement de **200,- fr** au service.

ZS1/IRP - NEPTUNUS  
3e en 23e Linieregimentsplein 1  
8400 Oostende  
Tel. 059/80.66.66



# KORVET CORVETTE

Kapitein ter Zee (b.d.) Paul Van Schoonbeek

Capitaine de Vaisseau (e.r.) Paul Van Schoonbeek

Hoe in 1940 een aantal jonge Belgen hun plicht deden  
zoals zij die zagen.

Comment, en 1940, un nombre de jeunes Belges  
accomplissaient leur devoir, d'après ce qu'ils entendaient.



## KORVET

Door Kapitein-ter-zee (o.r.) P.M.J. Van Schoonbeek



## CORVETTE

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) P. Van Schoonbeek



300,- F (frais de port 45,- F - verzendingskosten 45,- F.)

**Enkel** door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.  
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



Du temps de la marine à voile...  
Quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs.

### III. LA COURSE AUX RICHESSES DE L'ORIENT

Par J.M. de Decker

Le XVI<sup>e</sup> siècle fut le siècle des découvertes; le XVII<sup>e</sup> allait voir les perspectives commerciales révélées par les voyages de Colomb, de Vasco de Gama et de Magellan se transformer en solides réalités.

Les Indes polarisaient tous les rêves. Toutes les nations maritimes vont se ruer sur la fabuleuse route des épices. C'en est fini du monopole que s'était arrogé sur les mers le gigantesque empire colonial hispano-portugais désormais incapable de faire respecter ses privilèges. La liberté des mers est devenue un fait; les trésors de l'Inde et du Nouveau-Monde appartiennent dorénavant à ceux qui savent les conquérir. Plus question, à présent, de donner priorité à la conversion des peuples à la foi du Christ, comme l'avait souhaité Henri le Navigateur. L'idéologie nouvelle est le mercantilisme.

#### François Pyrau...

En Grande-Bretagne, en Hollande, en France vont se créer des «Compagnies des Indes» qui mettent sur pied de gigantesques flottes marchandes grâce auxquelles elles draineront les richesses de l'Orient. Certains de nos compatriotes seront de cette aventure.

Le premier d'entre eux fut, sans doute, François Pyrau (dit Pyraud ou Pirard) né à Stenberg, dans le marquisat de Franchimont, près de Verviers. Il avait quitté fort jeune son pays natal pour s'établir à Saint-Malo où il ne tarda pas à faire fortune. Fasciné par les expéditions fructueuses des navigateurs portugais et espagnols, il fonda, avec quelques négociants de Vitré et de Laval, une compagnie maritime dont l'objectif était le commerce avec les Indes.

Il équipa deux navires, le «Croissant» et le «Corbin». Montés par des marins bretons et flamands, ceux-ci quittèrent Saint-Malo le 18 mai 1601 à destination du Brésil. Pyrau, qui avait pris place à bord du «Corbin», espérait découvrir une voie nouvelle vers l'Orient. Il était loin de se douter qu'il ne reverrait les siens que dix ans plus tard. Sans avoir atteint son objectif. Le mauvais sort allait, en effet, s'acharner sur son expédition.

Vers la mi-Novembre, ayant déjà de nombreux malades à bord, il dût faire relâche à Sainte-Hélène pour se réapprovisionner en eau et en vivres frais.

Quelques hommes particulièrement mal en point durent être débarqués. Les deux navires reprirent ensuite leur route vers les côtes du Brésil et doublèrent le Cap de Bonne Espérance sans trop d'encombres. Les malades, au nombre desquels le commandant du «Corbin», «Grout du Clos-

Neuf, étant de plus en plus nombreux, on dût faire une nouvelle et longue escale aux Comores. Ce n'est qu'au début de Juin 1602 qu'on remit à la voile pour arriver, un mois plus tard, en vue d'un archipel d'atolls que la Bordelière, commandant du «Croissant» et chef de l'expédition, prit pour les îles de Diego de Reys alors que les gens du «Corbin» soutenaient qu'ils s'agissait des îles Maldives.

S'en suivirent des discussions orageuses entre commandants et état-majors des deux voiliers. Le ton monta dangereusement. On échangea des invectives et des insultes de bord à bord. On alla jusqu'à se bombarder d'objets divers. Les relations entre les deux équipages tournèrent résolument au vinaigre. A tel point que, lorsqu'au cours de la nuit suivante le «Corbin», ayant heurté à plusieurs reprises un banc de corail, se coucha sur le flanc, le «Croissant», indifférent au sort des naufragés, poursuivit froidement sa route vers Sumatra.



Navire de la Compagnie des Indes Orientales, armé de dix-huit canons.



Les rescapés du «Corbin» se trouvaient à cinq lieues de distance d'un groupe d'îles. Ils construisirent un grand radeau qui leur permit de gagner l'île Paladar où ils furent capturés par les indigènes et conduits à Mahé, résidence du roi des Maldives. Pour empêcher toute action collective de leur part, celui-ci les fit répartir par petits groupes dans les différentes îles de l'archipel. Au cours des mois qui suivirent, beaucoup - dont Grout du Clos Neuf - moururent de maladie ou suite aux sévices infligés par les indigènes à l'issue de tentatives d'évasion avortées.

Pyrau, quant à lui, après avoir passé la saison des pluies au bord de la mer dans un hangar ouvert à tous les vents, s'en tira plutôt bien. Ayant appris la langue locale, il entra dans les bonnes grâces d'un parent du roi qui le présenta au souverain. Il fit tellement bonne impression sur celui-ci qu'il ne tarda pas à devenir le favori de la Cour. Le roi lui donna un logis particulier, un serviteur et un peu d'argent pour lui permettre de mener une existence décente et l'autorisa à commencer librement. Notre compatriote put ainsi trafiquer avec les navires de passage et devint - raconta-t-il dans ses Mémoires - «quelque peu riche à la manière du pays».

Il demeura cinq ans aux Maldives. Sa captivité prit fin suite à une attaque des pirates du Malabar qui l'emmenèrent à Calicut, d'où il réussit à s'évader après mille péripéties. Il revint à Saint-Malo le 16 février 1611. Le récit de son voyage publié à Paris la même suscita un vif intérêt dans les milieux maritimes où, depuis quelque temps déjà, on caressait l'idée de créer une «Compagnie des Indes» à l'exemple de celle fondée à Londres en 1600. Ce fut bientôt chose faite et François Pyrau en fut nommé le premier armateur.

#### Pieter Van den Broeck...

Les Hollandais avaient suivi l'exemple des Anglais bien plus tôt; ils avaient fondé leur propre «Compagnie des Indes Orientales» en 1602. Celle-ci allait bien vite devenir une puissance maritime aussi importante que celle de la République. Elle avait ses propres amiraux, ses capitaines, ses marins, ses soldats. Tous ses navires étaient armés en guerre, jamais les mers, en effet, n'avaient été moins sûres. Les «paysans de la mer» selon l'expression méprisante de Madrid vont, en moins d'un demi-siècle, se créer un empire commercial couvrant la moitié du monde; ils seront appelés désormais, plus flatteusement, les «courtiers de l'orient» et les «rouliers de la mer». Des quelque vingt mille navires existant en Europe au milieu du siècle, quinze à seize mille battaient pavillon batave.

Plusieurs de nos compatriotes participèrent à extraordinaire aventure de la «Compagnie des Indes Orientales» hollandaise. Quand les reîtres du duc d'Albe ravagèrent et ruinèrent Anvers en 1585, Amsterdam n'avait-elle pas accueilli les bras ouverts les armateurs, les capitaux et l'esprit d'entreprise chassés de notre pays par la persécution espagnole?

Pieter Van den Broecke, né à Anvers en 1585, contribua brillamment au succès de la nouvelle compagnie. Frans Hals nous en a laissé un portrait le représentant à l'âge de quarante-huit ans. Crâne large, nez épais, yeux bridés et gris, teint brique: un physique bruegelien dissimulant l'extraordinaire personnalité de cet homme qui unissait le courage du marin à l'habileté du marchand et la finesse du diplomate.

Comme beaucoup de leurs concitoyens, ses parents, appartenant à une famille protestante, avaient choisi l'exil plutôt que d'abjurer leur religion. Le jeune Pieter fut donc élevé à Amsterdam. A l'âge de seize ans, il décida de voler

de ses propres ailes. D'abord simple commis chez un négociant d'Amsterdam, il lui fallut attendre sa vingtième année pour obtenir un premier embarquement. Destination: Cap Vert, pour aller y faire le trafic des peaux comme agent de la firme Elias Trip et consorts.

Un an plus tard, en 1606, il se trouve à proximité du Cap. Au retour, il s'arrête à l'embouchure du Congo, en Angola, où il oeuvre avec tant de succès au nez et à la barbe des Portugais qu'il en ramène un chargement de 66.000 livres de défenses d'éléphants, de cuivre rouge et de bois précieux. En 1609, il se réembarque vers les côtes d'Angola et y établit un comptoir pour le commerce d'un bois rare appelé stocolla.

Après avoir voyagé quelques années encore pour le compte de ses commettants, il est engagé par la Compagnie des Indes Orientales qu'il servira pendant dix-sept ans et pour laquelle il visitera successivement l'Angola, la Guinée, le Congo, la Perse, l'Arabie et les Indes - où il fondera Batavia-, tantôt comme agent commercial, tantôt comme chef d'escadre ou ambassadeurs, créant un peu partout de puissantes factoreries dont les Anglais et les Portugais redoutèrent longtemps l'écrasante concurrence.

Tout cela n'alla pas sans incidents; il fallut souvent livrer bataille aux indigènes, aux pirates, aux corsaires, voire aux Anglais et au Portugais. En Inde, sa tentative de s'emparer de la ville de Poulaway se solda par un échec. En 1617, alors qu'il commandait une flotte avec laquelle il était allé à l'île Maurice, puis à Madagascar, croiser contre les Portugais, ses navires furent, au retour, jetés à la côte et détruits par la tempête. A la tête de quelque deux cents soldats hollandais et noirs, il traversa à pied l'Hindoustan dans toute sa largeur; un voyage qui dura cinq mois et au cours duquel il fut attaqué à plusieurs reprises par les Indiens. En 1618, chargé de défendre Djakarta sur terre et à la mer contre une coalition anglo-indienne, il fut fait prisonnier et maintenu en captivité plusieurs mois par le sultan de Bantam.

Il reviendra à Bantam en 1619, à la tête d'une escadre d'une trentaine de bâtiments, à l'issue d'une croisière de cinq mois au cours de laquelle il captura un cinquantaine de navires et fit 1.200 prisonniers. Il bloqua la ville qui fut bientôt obligée de capituler. C'est à cette époque qu'il fut nommé directeur de toutes les factoreries de la Compagnie établies en Arabie, en Perse et aux Indes, avec résidence principale à Surate.

Il continua à bourlinguer sur les mers du sud pendant six ans. A l'expiration de son mandat, le gouverneur général de l'Insulinde lui demanda de souscrire un nouvel engagement. Malgré son désir de prendre quelque repos, il le signa, séduit par les appointements royaux de 200 florins par mois et le titre de directeur commercial de la Compagnie des Indes en Indoustan qu'on lui offrait. Il ne regagna l'Europe que trois ans plus tard et fut chaleureusement accueilli par le Stadhouder, les Etats-Généraux et la direction de la Compagnie qui, en reconnaissance pour les services rendus, lui fit don d'une chaîne en or d'une valeur de 1.200 florins. Il avait quarante-quatre ans.

Il nous a laissé une relation de ses voyages sous le titre de «de Journaesche aentyckening van t'ge py op myne rysen van Cabo-Verdo, Angola, Guinaean, Oost-Indien, voorgevallen is». Au bas de la première page de récit figure la devise d'aventurier qu'il avait adopté: «Een uer betaelt het al».

Aux îles Moluques existe toujours les restes d'une vieille forteresse dont le nom est la Belgica. L'homme qui la fit bâtir: Pieter Van den Broeck. Aux Moluques aussi vivent toujours des familles portant les noms de Kleinen Wallingen, Midden Wallingen, Groote Wallingen. Des descendants de Wallons luthériens qui émigrèrent en Hollande à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et dont les fils partirent à l'aventure avec Pieter Van den Broeck.



## Isaac et Jacques le Maire...

Il ne faisait pas bon de défier la toute puissante Compagnie des Indes Orientales qui, dès sa création, avait obtenu du gouvernement des Pays-Bas le privilège exorbitant de pouvoir seule - et cela pendant vingt et un ans - utiliser les deux routes connues vers les Indes : le Cap de Bonne Espérance et le détroit de Magellan. Certains de nos compatriotes furent payés pour le savoir, dont Isaac le Maire qui, des années durant, lutta contre ce monopole abusif.

Natif de Tournai, Isaac le Maire s'était comme beaucoup de ses contemporains réfugié à Amsterdam. En 1599. Il y fonda la «Compagnie Brabançonne» - tous les flamands ayant émigré en Hollande y étaient dénommés «les Brabançons» - ; cette compagnie fut l'une des premières à rechercher des débouchés commerciaux dans les pays d'outre-mer. Elle rapporta des bénéfices énormes à son fondateur et lui permit d'acquérir une fortune considérable.



## Portrait de Jacques le Maire.

Lorsque fut fondée, en 1602, la Compagnie des Indes Orientales qui devait regrouper les principales compagnies maritimes hollandaise existantes en une seule association, Isaac le Maire en fut tout naturellement nommé administrateur. Il ne conserva ce poste que trois ans, au bout desquels, estimant que le monopole tuait tout esprit d'émulation et d'initiative, il démissionna avec fracas pour reprendre sa liberté d'action.

La route des Indes lui étant interdite par le privilège de la compagnie, il commença par financer des expéditions tant dans les mers glacées du Pôle que sur les côtes brûlantes de l'Afrique et de l'Amérique du Sud. Mais le commerce d'huile de baleine, de peaux de bœufs ou de phoques, de cuivre et de bois exotiques, bien qu'extrêmement rémunérateur, ne suffisait pas à assouvir ses ambitions. L'obsession de la route des Indes le taraudait. D'une nouvelle route des Indes, un passage vers le Pacifique permettant d'éviter le détroit de Magellan et le Cap de Bonne Espérance et, par le fait même, de ne pas enfreindre le monopole de la compagnie.

L'étude des cartes et des journaux de bord des Capitaines et les avis du cosmographe belge, Pierre Plancieus, également «réfugié» à Amsterdam, l'incitèrent à y aller voir de plus près. Ayant obtenu, en 1610, de Maurice de Nassau le permis de «naviguer, de trafiquer et de conclure des alliances en Chine, au Japon, dans l'Inde, en Australie et dans les mers du Sud», il fonda une compagnie, la «Compagnie du Sud», avec l'appui de trois notables de la ville de Hoorn, où il habitait. Deux navires furent équipés : la «Concorde» (Eendracht) de 360 tonneaux, armée de dix-neuf canons et le «Horne», un petit yacht de 110 tonneaux et huit canons, le premier commandé par le hollandais Willem Cornelis Schouten, l'autre par Jacques le Maire, l'un des vingt-deux (!) enfants d'Isaac, qui avait été nommé chef de l'expédition. A celle-ci avait été adjoint un autre fils, Daniel, en qualité d'agent commercial.

Les deux navires quittèrent Texel le 14 juin 1615. La destination de l'expédition avait été tenue secrète. Ce n'est que trois mois après le départ, alors qu'on se trouverait en plein océan et qu'une indiscrétion n'était plus à craindre, qu'elle sera révélée aux équipages. Le 29 juillet, on relâcha au Cap-Vert. Le 4 décembre, alors qu'on radouyait à Port-Désiré, le feu se déclara sur le «Horne» qui fut complètement détruit. Les deux équipages réunis se retrouvèrent, entassés comme harengs en caque, à bord de la «Concorde». La partie la plus dure du voyage commençait.

Les tempêtes succédaient aux tempêtes. Le 24, on avait dépassé l'entrée du détroit de Magellan. Le même jour, le Maire baptisa du nom de «Terre des Etats» (Staten Islands) une île aux sommets enneigés située à l'est. Le navire s'engagea entre elle et la Terre de Feu dans un corridor aux courants vicieux. Puis, la mer s'élargit et il put infléchir vers l'ouest à bonne distance d'une côte haute et découpée.

Le 29 était découvert au large un groupe de petites îles auxquelles on donna le nom Barneveldt, en hommage au fondateur de la Compagnie des Indes Orientales, sont on était en train de tourner la route exclusive. Le froid devint inhumain, la glace verglacait le pont et les haubans et donnait aux voiles la rigidité du métal. Grêle et neige. Les vents soufflaient de l'ouest, contrariant la marche du navire et le contraignant à modifier le cap sans arrêt pour tenir tête aux vagues géantes, sans autres guides qu'une boussole sommaire et un astrolabe inutilisable faute de soleil.

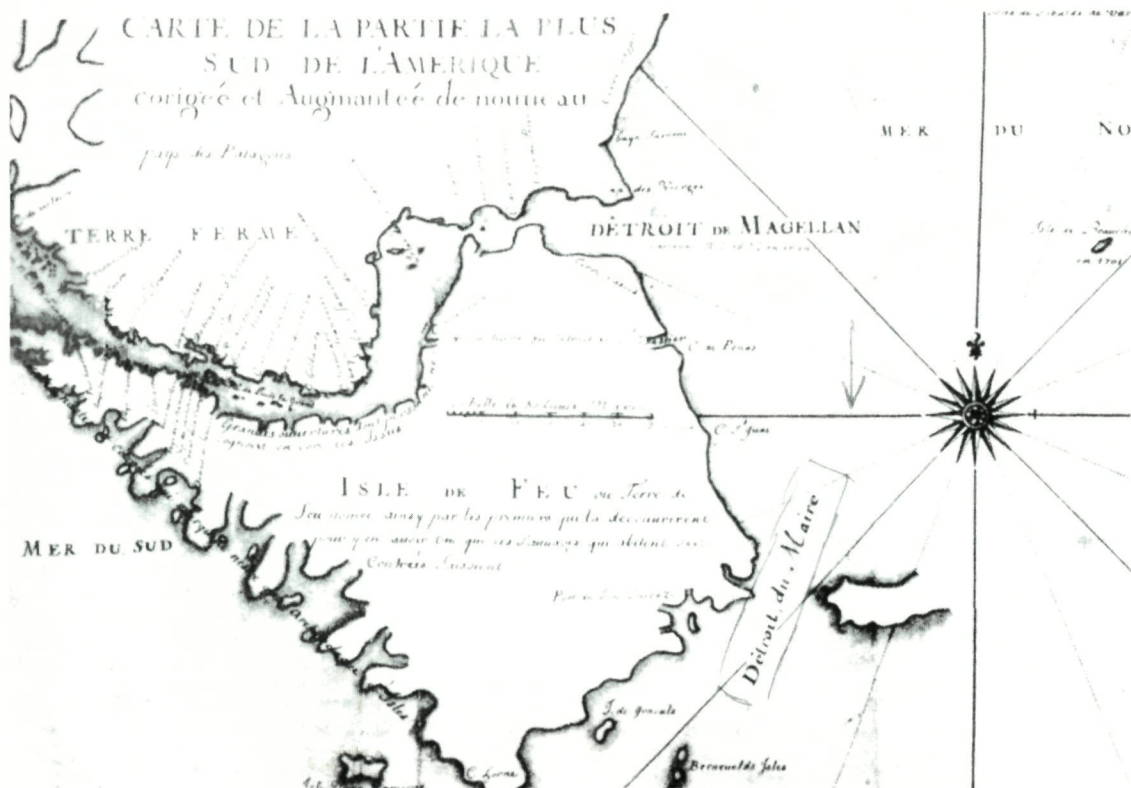
Après Barneveldt, d'autres terres apparurent : côtes continues ou îles indiscernables les unes des autres dans le voile des embruns. Et, enfin, au delà d'une chaussée sur laquelle la mer blanchissait, un chaos de rochers dont la puissante masse noire labourait les vagues comme un soc. Ce promontoire, plongeant à l'extrême sud du continent américain, à la rencontre de deux océans fut baptisé «Cap Horn» en souvenir du navire détruit. Le 12 février 1616, finalement, la «Concorde» arriva au bout du passage long de trente kilomètres qu'elle suivait depuis plusieurs jours entre la Terre de Feu et l'île des Etats, un passage risqué certes mais beaucoup moins dangereux que celui de Magellan. L'équipage enthousiaste lui donna le nom de détroit de le Maire.

Ayant doublé le Cap Horn, le voilier traça son chemin au centre du Pacifique sud à travers quelques archipels avant de rejoindre Java où l'expédition se termina lamentablement pour celui qui en avait eu la direction. En effet, comme le navire relâchait à Jacata, des fonctionnaires de la Compagnie des Indes Orientales le saisirent sous prétexte que le sacro-saint privilège de la dite compagnie avait été violé. Jacques le Maire eut beau protester et essayer de démontrer qu'il avait découvert une nouvelle route, il fut arrêté et embarqué de force à bord d'un navire de guerre à destination de la Hollande. Démoralisé (il avait déjà perdu son frère Daniel au cours du voyage), épuisé et mal traité, il





Le «Concorde» et le «Horne» au départ de l'expédition de 1616 de Jacques le Maire.



Le Détroit de la Maire, à l'extrême pointe du continent américain.



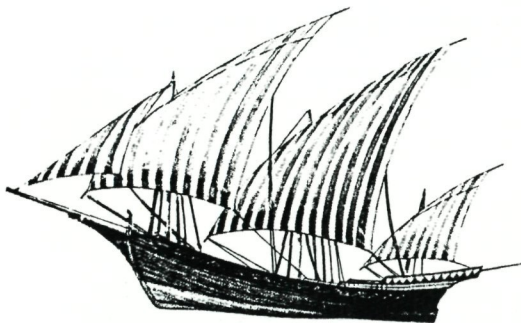
mourut en cours de route et son corps fut jeté à la mer. Digne récompense pour un précurseur.

Par la suite, Guillaume Schouten, qui s'était conduit comme un pleutre durant l'expédition - il était allé jusqu'à se cacher sous le banc d'une chaloupe pendant un combat avec des indigènes de l'archipel de Miouha, ce qui lui avait valu le surnom de «bankjeskruiper» (rampe sous les bancs) - et, hanté par la crainte, avait tenté de pousser les équipages à la révolte avec l'espoir d'obliger Jacques le Maire à faire demi-tour, tenta de s'approprier les mérites de celui-ci. Se basant sur les journaux de bord de la «Concorde» et du «Horne», il publia en 1618, avec l'appui financier de la Compagnie des Indes Orientales, un compte-rendu du voyage dans lequel il s'adjugeait le rôle principal. Mais l'imposture fut dénoncée par le vieil Isaac le Maire et la vérité finit par triompher.

Et pendant ce temps là...

### ... et quelques autres

Pendant ce temps là, d'autres compatriotes bourlinguaient aussi à l'aventure. Non pas sur la route des Indes mais en Méditerranée. Cette Méditerranée qui, depuis les grandes découvertes, était tombée au rang de mer secondaire et le restera jusqu'à l'ouverture du canal de Suez et où la piraterie était devenue une activité florissante. Depuis l'échec subi par Charles-Quint devant Alger en 1541, Les pirates barbaresques - ainsi dénommait-on les gens du Maghreb appelé Berbérie à l'époque - la sillonnaient en tous sens, menant une véritable guerre navale à tous les navires de commerce battant pavillon étranger.

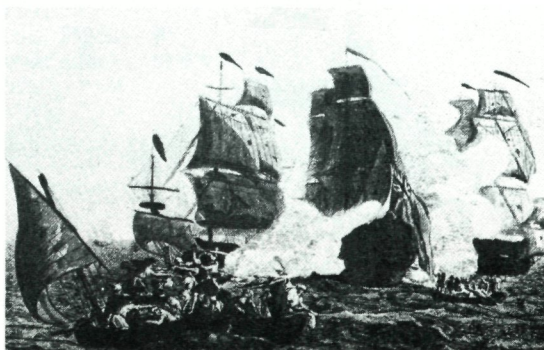


**Felouque des pirates d'Alger, un adversaire redoutable dont les canons étaient servis par des équipages féroces.**

Officiellement pour la bonne cause! Un article du Coran ne prescrit-il pas: «Faites la guerre à ceux qui ne croient pas en Dieu, à ceux qui ne regardent pas comme défendu ce que Dieu et ses apôtres défendent, à ceux qui ne pratiquent pas la vraie religion. Faites-leur la guerre jusqu'à ce qu'ils paient tribut de leurs propres mains? En fait la religion avait bon dos, seul les animait l'esprit de lucre.

Les pirates barbaresques, que le sultan de Constantinople, suzerain des Algériens, était incapable de contrôler, avaient tissée leur toile d'araignée à tous les carrefours de la Méditerranée. Il surveillaient le détroit de Sicile entre Malte et le cap Blanc, les débouchés de l'Asie Mineure entre Cadix et Rhodes et la route du Levant aux abords de Chypre. Ils se livraient à des incursions sanglantes le long des côtes d'Italie et d'Espagne. Les plus hardis d'entre eux gagnaient même les eaux de l'Atlantique, de la mer du Nord et de la Baltique.

Opérant par petites flottilles de six à dix navires, des galères ou des felouques, ils se ruaient à l'abordage de tout bateau de rencontre, le déléstaient de sa cargaison, coulaient la coque vidée de ses occupants et emmenaient l'équipage et les passagers grossir la population des bagnes turcs. En 1630, le seul bague d'Alger comptait 36.000 esclaves européens, sans compter les captifs embarqués comme galériens sur les navires pirates.



**Quand la piraterie était devenue une véritable guerre navale**

Les profits considérables laissés par ce pillage systématique élevé au niveau d'une industrie devaient fatalement, attirer tôt ou tard en Afrique du Nord un certain nombre d'aventuriers étrangers: méditerranéens, anglais, danois, hollandais et même belges, décider de s'enrichir eux aussi par la course. Certains s'en tinrent au rôle de commanditaires, d'autres apprirent aux pirates à utiliser des navires de haut-bord, d'autres encore se lancèrent eux-mêmes dans la mêlée.

Au nombre de ces derniers quelques anversois, dont Jan Janssen et Meinaert Direx qui, désireux sans doute comme tous ces étrangers d'éviter à leur descendance la tare d'avoir eu un forban parmi ses ancêtres, se cachaient sous des noms arabes et étaient devenus pour la circonstance Mourad Raïs et Assan Raïs, «raïs» signifiant chef en arabe.

Mourad Raïs s'illustra notamment par ses raids audacieux sur les côtes de Hollande, d'Angleterre et d'Irlande. Ayant mis deux-cents hommes à terre dans ce dernier pays, il enleva deux cents trente-sept personnes, hommes, femmes et enfants et les vendit comme esclaves à Alger. Il exerça son infâme métier durant soixante ans, s'ennorgueillissant d'avoir saisi des navires de tous les Etats de la chrétienté sans qu'on jamais pût l'accrocher.

«A l'âge de quatre-vingts ans, raconte le père Dam dans son «Histoire de la Berbérie», il avait encore deux galères à lui, de vingt-six bancs, les mieux armées de chiourme (rameurs) et de soldats qui soient en toute la Turquie, qui n'ont point de rambates (rambardes), afin qu'elles courent plus légèrement quand est besoin de chasser ou de fuir. Vous le voyez à la poupe de son vaisseau, non comme les autres capitaines turcs pompeusement vêtus, sous une tente de Damas, ny entouré de jeunes garçons couverts de soie et de drap d'or et enveloppés de précieuses fourrures, mais environné d'une troupe de vieux corsaires tous rasés fors la moustache et desquels la mine s'accordait fort avec la profession, luy vêtus comme un simple villageois d'une casaque de drap blanc, assis sur de chétifs tapis et dessous une tente de toile. Mais la chiourme estoit bien gaillarde et en bon point, et sa soldatesque toute brave, robuste et bien délabérée. Au reste, il avait un très grand crédit tant à la Porte (Constantinople) que sur toute la milice qui estoit en la côte de Barbarie».

Un horrible forban, mais un homme courageux.

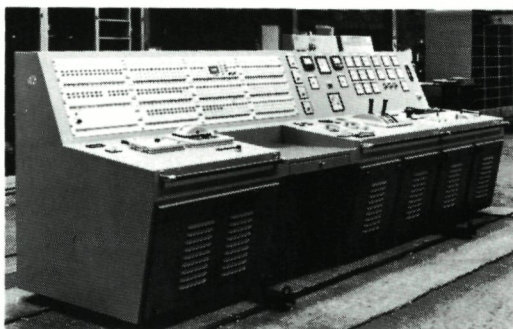
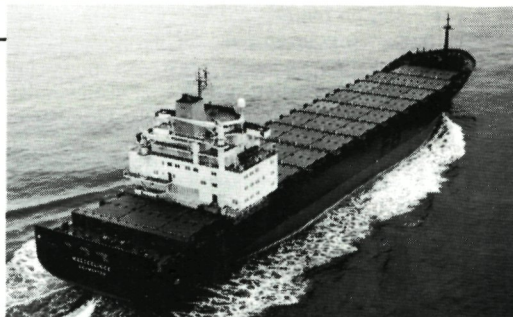


Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
  - Degaussing.
  - Q.A.-survey.

## Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT  
REPAIR  
SERVICING



### E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)  
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

# WESTERLUND MARINE SUPPLIES

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8  
B-2000 Antwerpen - Belgium  
Tel.: (03) 224 19 00  
Tlx: 32344 Fax: (03) 225 12 49



## De zee en de kunst

Armand APOL  
Paul BAMPS  
Richard BASELEER  
Omer COPPENS  
Albert CRAHAY &  
Albert PATOUX

Door Norbert HOSTYN, lic. Kunstgeschiedenis, conservator stedelijke musea Oostende.

Heel wat Belgische schilders van wie we in musea, maar vooral in de handel en bij verzamelaars maritiem geïnspireerde schilderijen en gravures ontmoeten waren nochtans géén exclusieve marineschilders: Dwz. dat het marinegenre binnen hun oeuvre geen overheersende rol had. Meestal waren het landschapschilders die sporadisch ook zee- en havengezichten penseelden.

Dikwijls ook kunstenaars die meer figuurschilderingen deden maar die bv. naar aanleiding van een vakantie aan zee strand- en zeegezichten schilderden. Het ware fout hun bijdragen op het gebied van de marineschildering over het hoofd te zien. Er zit heel wat kwaliteit bij en soms echte pareltjes!

We plaatsen in deze bijdrage eens enkele namen op een rij.

### ARMAND APOL

Armand APOL is niet te verwarren met andere kunstenaars die dezelfde familienaam dragen: de minder gekende tekenaar/beeldhouwer Jan APOL die ca. 1907 te Elsene woonde en werkte; maar vooral de wereldberoemde Louis APOL uit Den Haag, bekend voor zijn winterse bosgezichten.

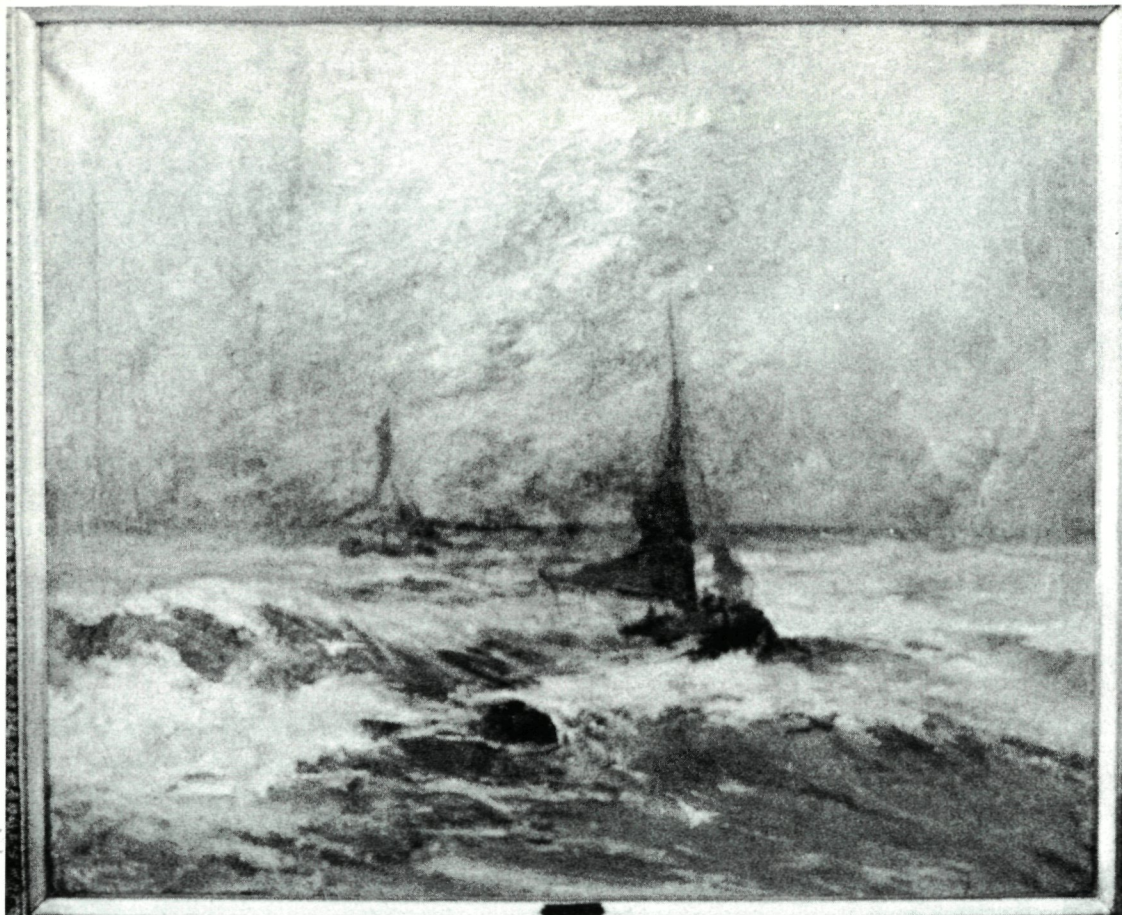
Armand-Adrien-Marie APOL werd in 1879 te Brussel geboren.

Van 1891 tot 1901 studeerde hij aan de Brusselse Kunstacademie. Hij begon er dus erg vroeg mee, wanneer we deze data bekijken.



ARMAND APOL omstreeks 1906





**ARMAND APOL**  
Vissersboten op zee - Oostendse, privéverzameling

APOL bouwde een succesvolle en vruchtbare carrière op die ver in de 20ste eeuw uitliep: hij overleed te Brussel in 1950.

Hij schilderde zowel landschappen, oude stadshoekjes als zeegezichten in impressionistisch-realistische stijl. Zon- overgoten hoeven wisselen af met schilderachtige stads- buurten of met ontstuimige zeeën. APOL was dus een veel en graag geziene figuur in onze pittoreske oude steden als Brugge of Mechelen, waar hij zijn inspiratie kwam op- doen. Maar ook aan de oevers van onze stromen en rivie- ren, langs het Noordzeestrand en onze havensteden plant- te hij zijn ezel. Zee, vissersboten en het havenbedrijf wa- ren dankbare motieven voor zijn vlot penseel!

Ook was APOL een bekwaam graveur die naast eigen com- posities ook kopiën naar werken van andere meesters uit- voerde.

Na een moeilijk en wat armoedig begin, groeide APOL vlug uit tot een commercieel succesvol artiest die redelijk goed van zijn artistieke prestaties kon leven. Dit impliceerde ech- ter wel een bestendige promotie voor eigen werk, via groepssalons en individuele tentoonstellingen.

Enkele titels tenslotte:

Salon 1907, Oostende: «Vieux Chalands. Crépuscule d'hi- ver», «Vieux pont à Malines», «Barques amarrées», «Tems gris sur l'Escaut» & «Canax ensoleillé».

Salon 1907, Brussel: «Chalands sur le chantier»

Lentesalon 1909, Brussel: «De Vliet bij grijs weer. Herfst», «Kanaal bij zonsondergang», «Oude schuur».

## **RICHARD BASELEER**

Geboren te Antwerpen op 30 maart 1867

Overleden te Genève op 20 december 1951

Grootofficier in de Leopoldsoorde

Woonde Van Dyckkaai 7 te Antwerpen.

BASELEER's vader, een graveur en lithograaf was zijn eerste leermeester. Nadien studeerde hij bij Eugene JOORS & Karel VERLAT aan de Antwerpse Academie en werkte in 1889 een korte tijd te Paris. Daar maakte hij grondig kennis met het plein-airisme en het impressionisme, dat van dan af zijn werk ingrijpend ging beïnvloeden. Voorheen schilderde hij naast landschappen, voorname- lijk portretten en figuren.

Terug in eigen land vestigde BASELEER zich aanvanke- lijk in de Kempen en in 1899 terug te Antwerpen. Toen leg- de hij zich omzeggens uitsluitend toe op de marineschil- dering: Scheldegezichten, maar ook zeetaferelen te Knok- ke en Nieuwpoort.



Hij werkte met brede toetsen, met overwegend grijze en blauwe tonaliteiten die erg atmosfeerscheppend aandeden. In 1907 ondernam hij in gezelschap van Walter VAES een lange reis langs de Middellandse Zee.

In de zomer van 1913 reisde BASELEER naar Venetië.

Van 1926 tot 1936 doceerde BASELEER aan het Hoger Instituut voor Schone Kunsten te Antwerpen.

In 1936 vestigde hij zich te Kalmthout en van dan af schilderde hij opnieuw heidelandschappen.

Tijdens zijn kunstenaarscarrière was Richard BASELEER lid van vele artistieke genootschappen: «Als ic kan», «Le Labeur», «Sommigen» en «Kunst van Heden» waarvan hij in 1905 medestichter was.

BASELEER ontving volgende onderscheidingen: Gouden medailles te Liège (1905), te Barcelona (1908) en te Brussel (1910).

In 1939 werd hij lid van de Koninklijke Vlaamse Academie van België.

Zoals gewoonlijk enkele titels:

1908, Tentoonstelling van Belgische Kunst te Berlijn: «Mos-selvissers op het strand», «Havenwerken te Antwerpen», plus enkele etsen.

1909, Salon te Gent: «Oude schepen. Na de regen», «Op de Vlaamse kust».

1909, Salon te Luik: «Schelpenvissers» en «Oude boten».

BASELEER had één belangrijke - maar toch vergeten geraakte - leerling: Hippoliet VAN HEESVELDE.

## PAUL BAMPS

Hasselt, 1862 - De Panne, 1932.

Op enkele lessen en raadgevingen van Henri CASSIERS (zie een vorige bijdrage) na, was de jurist Paul BAMPS als kunstschilder autodidact. Niet alleen van zijn geboortestad Hasselt en van de Kempen vereeuwigde hij heel wat pittoreske hoekjes, maar als marineschilder kwam onze Westkust in zijn oeuvre ruim aan bod.

## OMER COPPENS

COPPENS werd in 1864 te Dunkerque geboren uit Belgische ouders. Hij genoot zijn opleiding aan de Gentse Academie.

In 1892 was hij medestichter van de gematigd progressieve kunstenaarsvereniging «Pour l'Art».

COPPENS was een veel bereisd kunstenaar en dat weerspiegelt zich duidelijk in zijn genretaferelen, landschappen en stadsgezichten (Brugge, Gouda, Veurne...).



OMER COPPENS omstreeks 1906





**OMER COPPENS**  
Marine-Avondstemming - Oostende, privéverzameling

Maar toch had hij een uitgesproken voorkeur voor marines, dan nog voor sfeervolle avond- of nachtstemmingen - zogenaamde «nocturnes».

Eén van zijn prachtigste realisaties in die trant was de nocturne «Visserkskaai te Oostende» (Galerij BERKO; Knokke; expositie «Marines», Casino, Knokke, 1984) met omfloerste blauwige tinten.

In het Salon 1894 te Oostende exposeerde hij een «Oostende. Nuit Lunaire».

Ook het hier gereproduceerde werk is heel speciaal: het avondlicht profileert de kustbebouwing van een badplaats met markant klokketorentje. Uit de kleurwerking van licht en water spreekt een serene sfeer, ietwat vreemd.

Léon SPILLAERT zou later hetzelfde principe hernemen in zijn «Lichteffect. Zeedijk te Oostende» (Oostende, Museum voor Schone Kunsten).

Ook rivierlandschappen behoorden regelmatig tot COPPENS' repertorium: «Schelde te Dendermonde. April» (Salon 1889, Gent).

COPPENS was eveneens een heel habiel lithograaf en ets, een ware meester in de moeilijke techniek van de kleuren.

Bij zijn leven woonde COPPENS op diverse adressen in de Brusselse agglomeratie. In de late jaren '80 had hij een tweede verblijf te Knokke. Wat zijn inbreng in de Knokse schildersschool is geweest, dient echter nog eens nader onderzocht te worden.

COPPENS overleed te Elsene in 1926.

#### **ALBERT CRAHAY**

A. CRAHAY werd te Antwerpen geboren op 24 april 1881. Hij studeerde aan de Antwerpse Academie en kreeg ook lessen van de Antwerpse marineschilder Frans HENS. Hij debuteerde anno 1907 in de progressieve Antwerpse Kring «Kunst van Heden». Als landschapschilder had hij een voorkeur voor de Antwerpse Kempen, waar hij vaak ging schilderen in gezelschap van ROSSEELS en HEYMANS.

Als marineschilder blijft hij vooral gekend voor zijn strandscènes en garnaalvisseren te paard. Hij werkte veel te Nieuwpoort en elders aan onze westkust.

CRAHAY was met een «Garnaalvisser te paard» (Reiten-de Fischer am Meerestrande) vertegenwoordigd in de belangrijke Ausstelling Belgischer Kunst te Berlijn anno 1908.

Deze veelbelovende kunstenaar overleed helaas vroegtijdig te Antwerpen op 23 juni 1914.

Bij zijn leven woonde hij Kaasrui, 13 te Antwerpen.

Posthuum - in 1920 - kocht het Antwerpse Museum voor Schone Kunsten het monumentale doek «Garnaalvisseren te paard» aan (153 x 199 cm).

#### **ALBERT PATOUX**

Brussels kunstschilder; werkzaam rond de eeuwwisseling. Hij stelde in het groepssalon tentoon, in 1912 georganiseerd door de «Kunstkring van Nieuwpoort - Stad» met: «Laag tij», «Lombardsyde» & «Schuit op het strand».







# Les MÉMOIRES de

## SPOUNTZ chien de marine,

## mascote sur les navires de la

## (part VII) Force Navale .

La pluie tombe sur Brest, dense comme un rideau, voilant tout d'un film trouble, estompant les contours, effaçant les ombres, noyant la vue sur la rade où là-bas, malgré le temps bouché, un de nos dragueurs passe et repasse, sur les censeurs disposés sur le fond de la baie et reliés à la station de contrôle du magnétisme des navires.

L'eau ruissèle le partout et coule impétueuse dans les caniveaux des rues en pente.

Sur un mur de granit mouillé se décolle, là, sur un panneau de bois, une affiche par laquelle la Préfecture maritime de Brest interdit la vente et la consommation de l'absinthe, anisette et autres Pernod, dans les limites de son territoire. Le Préfet maritime, qui est un Amiral, veille à la santé de ses équipages, écartant par ses édits un de ces fléaux auxquels la gent maritime est vulnérable... Les passants pressés, vêtus de cirés ou coiffés de parapluies noirs, sont rares. Je trotte trempé, flanqué de mon copain «Poulbot», mascotte comme moi, sur un de ces navires français chargés de la garde-pêche. Il me montre la ville, toute en montées et en descentes. Il me parle des lieux célèbres de cette ville chargée de toute l'histoire de la marine française. Nous pénétrons dans la cour de la Préfecture à l'architecture sévère et pleine de grandeur. On nous laisse faire. Du haut des remparts, il me montre l'endroit où se dressait autrefois la machine à mâter les navires, sorte de gigantesque bigue de bois dont le moteur d'entraînement était fait des bras et des jambes de forçats. Il me montre le bagne d'alors et les ateliers de l'arsenal puis le port marchand et les cales sèches où s'affairent ouvriers et marins dans le bruit des machines, le martelage des tôles, le fracas des treuils. On fait le tour des poubelles dans les ruelles derrière les petits restos. Il évite les innombrables crêperies où les poubelles sont minables. Il me montre le café du Commerce et cet autre haut-lieu qu'est la «Soute» où se retrouvent le soir, au fond d'un

sous-sol garni de peluche rouge, les marins étrangers de passage et les marins occasionnels français (car tout le monde sait bien que les professionnels sont mariés et rentrent chez eux le soir).



L'Amiral veille à la santé  
de ses équipages...

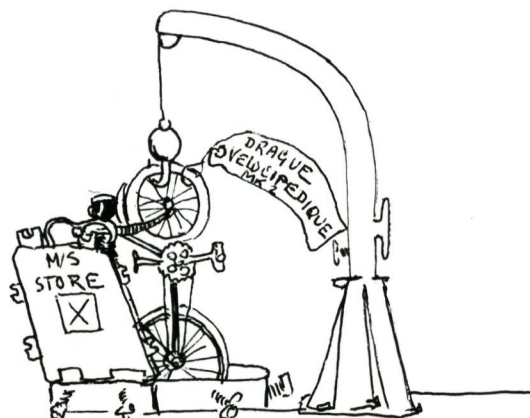


Ceux qui sont Bretons du moins et ils le sont tous ou presque tous, par ici. Un énorme maître de manoeuvre, donnant un cours, au souterrain des Quatre Pompes à nos marins belges, disait de sa voix tonitruante et rocailleuse : Je ne sais comment on dit à la Marine flamande, mais chez nous à la Marine bretonne on dit : «Trop fort n'a jamais manqué!» Cet adage bien connu consiste à employer une manille de 2 Tonnes là où d'une Tonne est recommandée, un câble de 2 pouces là où 1 pouce peut suffire. C'est cela ce fameux «Trop fort n'a jamais manqué» qui met le marin à l'abri de l'imprévu, dont il croit que le scientifique qui a établi les normes n'a pas tenu compte.



Je retourne à bord, trempé et frigorifié à l'instant où rentre le dragueur qui est passé sur les boucles. Le Commandant est vexé, les appareils ont découvert qu'à bord il y avait une source anormale de magnétisme incompatible avec le plan d'arrimage imposé. On a cru à une panne de circuit mais on a vite découvert une bicyclette embarquée en fraude et cachée dans un magasin à appareux de dragage. Le coupable n'est autre que le Second, un vieux briscard, qui connaît bien Brest, n'avait nullement l'intention de se taper à pied les distances considérables qui séparent le lieu de l'accostage de la ville, des magasins de l'arsenal et surtout de la coopérative dont il est bon client.

Il y obtenait un ravitaillement en vivres adapté à son appétit et à son goût de la cuisine française ainsi que du vin de la «Cuvée du Pacha», comme cela s'appelait alors, et qui lui plaisait particulièrement. C'était «pas trop dégueulasse» lui avaient dit ses copains des dragueurs français et il était bien de leur avis. La bicyclette fut débarquée et passa sur un autre navire avec la consigne de la laisser en d'autres mains lorsque le tour de celui-là arriverait. En attendant il leur faudrait retourner sur les boucles et faire une nouvelle passe de confirmation de la réelle signature magnétique du bâtiment, les privant, par là même, de la journée de liberté dont chaque équipage à tour de rôle profitait soit pour faire des courses, soit pour visiter les bistrot soit pour faire des excursions dans les environs. On orga-



... une bicyclette embarquée en fraude

nisait en effet pour eux des excursions dans les aber's, ces fjords bretons de la presqu'île d'Armorique si beaux, si sauvages et si pittoresques. On passait par des villages aux noms magiques dont les églises de granit, trapues, construites pour résister aux vents sauvages du climat breton, ont résisté, (Trop fort n'ayant jamais manqué) aux injures de l'âge. Sauf l'Abbaye de St.-Matthieu, triste ruine témoin des injures des hommes.

Un phare moderne a remplacé la tour de l'église, mais on dit que les marins bretons se signent toujours en passant par le travers de St.-Matthieu.

Pays tour à tour noyé d'eau et balayé de vents sauvages, à la vue bouchée, ou à la visibilité soudainement extraordinaire qui permet de distinguer chaque détail de l'Ile-Longue, là-bas, de l'autre côté de la rade et jusqu'à Ouessant au bout de la mer verte et jaune ou bleu sombre sous les nuages courtauds qui défilent chassés par le vent. On distingue les vagues qui brisent sur les roches découvrantes et qui cinglent de gerbes d'écume blanche les amers de granit construits par l'homme au prix de quel labeur et de quelles peines pour baliser ces eaux qui nous semblent si périlleuses à nous marins des bancs de Flandre. On nous assure ici que ces eaux sont franches car ces périls, on peut les voir et s'en garder tandis que chez nous, nos traîtres bancs de sable n'affleurent jamais et remplissent de méfiance les navigateurs de la marine de France lorsqu'ils s'y aventurent. Et remontent alors en leur mémoire, les récits des aventures de Jean Bart le Flamand et de ses corsaires de Dunkerque se jouant du blocus hollandais en se défilant avec habileté au travers des bancs pour partir en course ou ramener leurs prises au nez et à la barbe de l'ennemi.

Nous savons bien nous, qui avons fait la garde-pêche sur nos côtes, qu'un pêcheur que l'on veut arraisonner passe rapidement de l'autre côté d'un banc de sable, grâce à son petit tirant d'eau, alors que nous devons en faire tout le tour, calant plus que lui, pour se retrouver Gros-Jean comme devant, là où le pêcheur narquois a repassé le banc et file alors avec une bonne avance.

A bord, le Comsquad est rentré de ses visites protocolaires. Il y a appris que trois élèves-officiers belges sont à l'école à Brest et il les a invités à déjeuner pour le lendemain. Ils arriveront intimidés mais ravis de se retrouver entre «pays». Ils sont Flamands, car le Gromodore voulant que ses officiers soient parfaits bilingues, envoie les jeunes d'expression néerlandaise vers les écoles de France et les Wallons dans la Marine des Pays-Bas. Il arrive qu'à la fin de leurs études il s'y marient avec quelque jeune fille charmante, ce qui sert ainsi le grand dessein du Com-



mandant en chef de la Marine belge. Côté linguistique, pas de problèmes, chez nous! Il arrive bien que l'un ou l'autre se fasse remettre à sa place comme ce Bruxellois qui se disait aussi Flamand que n'importe qui parce qu'il était né à Bruges: il s'était vu rétorquer «qu'un chat qui est né dans une poissonnerie n'en est pas pour cela devenu hareng!» Une répartie bien belge celle-là!

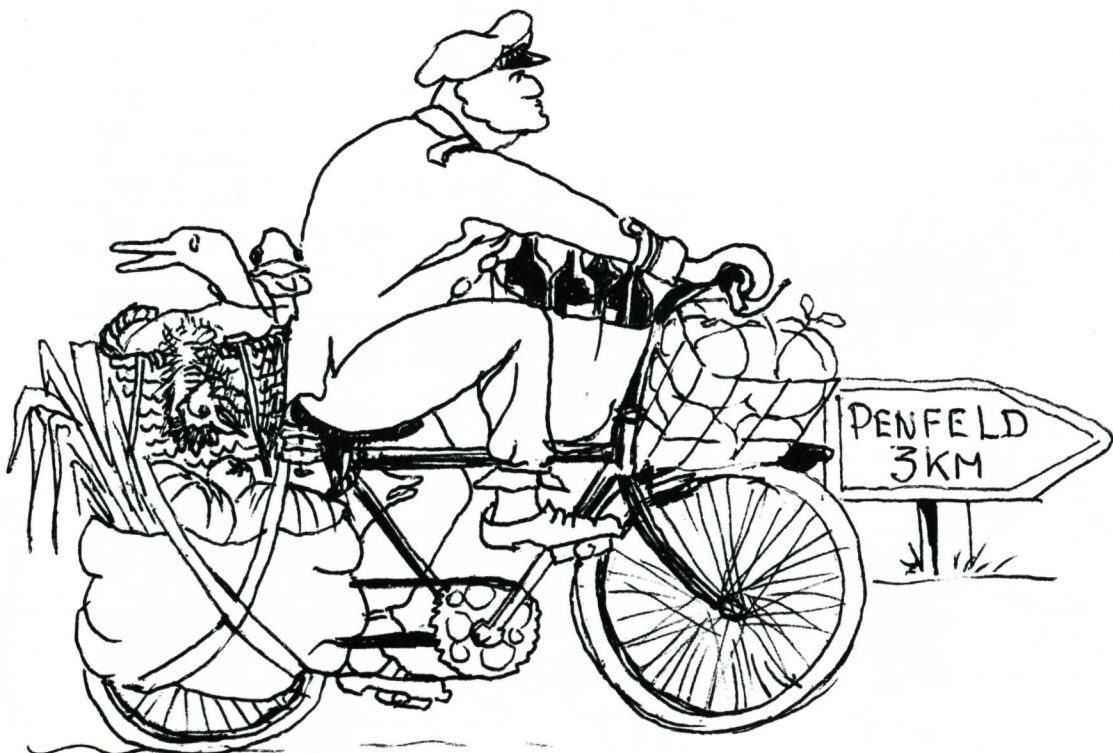
Pas comme ces blagues belges qu'on entend parfois à la télé ou qu'on peut lire dans les recueils de blagues belges en vente dans les gares françaises qui sont avant tout vexantes et qui pour nous qui avons beaucoup bourlingué ne sont rien d'autre que les mêmes blagues de mauvais goût dont la victime est l'Ecosais en Grande Bretagne, le Terre-Neuvas au Canada, le Boer en Afrique du Sud. Toutes les mêmes, il suffit d'en changer le nom pour les utiliser en tout lieu!

La pluie a cessé de tomber et les nuages bas, en se déchirant découvrent les dizaines de coquilliers qui, là-bas, labourent le fond de la baie de leurs dragues à coquilles St. Jacques. Notre briscard de second qui en a l'eau à la bouche s'en va du côté des plongeurs-démineurs français à vélo bien sûr, voir si par hasard ils ne sont pas tombés au cours de leurs exercices sur quelques savoureuses coquilles...

Ah, ça! La France, c'est aussi pour nous la bonne cuisine! Vers cinq heures, le Baron s'en va, flanqué de son Commandant, invité comme les autres Commandants de l'escadrille à une réception à bord du navire français chargé de faire la liaison pour les Belges. Tout est encore très mouillé de pluie et au premier pas qu'il fait sur la coupée, il glisse et fait: «Pey! attention c'est un vrai razeboentje ici!»

Les Belges au contact des Français ne perdent pas tous leur accent!... et leur argot surprend leurs hôtes qui croient volontiers que le leur est assez riche pour satisfaire la communauté française du monde entier. Lorsque le baron explique que «le pey a pris un gnon sur le coin de la cafetière!», cela demande traduction.

Mais en passant, on pique de-ci, de-là, de savoureuses expressions de marine qui viendront orner le Néderfranglais usité à la marine belge. Les marins français accueillent à chaque fois nos Belges avec chaleur et gentillesse. On s'invite de part et d'autre et on se rend la politesse à une réception, à un punch, à déjeuner, où à faire des balades avec eux, et même chez eux pour ceux qui sont domiciliés dans le coin. La langue commune y est pour beaucoup; la conservation est aisée car les références culturelles y sont les mêmes. On est presque heureux de se trouver des racines communes. Mon Frégation raconte volontiers (et Dieu sait combien de fois l'ai-je entendu) qu'expédié à l'Etat-Major de Marine-Cherbourg quelques jours avant une manoeuvre de dragage franco-belge, il ne s'était aventuré à raconter lui aussi, au dessert un soir une anecdote ou une histoire drôle (comme c'était de coutume) qu'après avoir laborieusement emmagasiné l'accent français pendant plusieurs jours d'assimilation précautionneuse. Il y va donc de sa bonne blague, les convives rient de bon coeur et dans le silence qui suit généralement... on entendit la voix d'un des Français proférer doctement: «C'est amusant de fous zentendre barler fous-autres Belges, c'est tout à fait comme nous les Alsaciens!» Un peu déconfit mon bon maître! Je vois d'ici sa tête... Le président de table fit passer la «gaffe» à notre innocent Alsacien, si vous voyez ce que je veux dire.



... un ravitaillement en vivres  
adapté à son appétit.



Si vous ne voyez pas, je vais vous mettre au parfum!  
 A la table des officiers, dans la Marine française, le président de la table (on s'adresse à lui en lui disant: Colonel!) a, à portée de sa main sur la table, entre verres et couverts une batterie de petits objets en bois ou en métal représentant une échelle, une scie, une gaffe et un cercueil. Pour maintenir la conversation dans les bornes de la bien-séance, le président décerne l'un de ces attributs à celui des convives qui s'oublie: la gaffe au gaffeur, l'échelle à celui qui s'emballe, la scie au raseur et le cercueil à celui qui dit du mal d'un collègue! Cela se fait discrètement, en passant de mains en mains et cela fait son petit effet! Au début du repas aussi, la tradition veut que ce soit le plus jeune officier qui fasse la lecture du menu. Cette lecture est agrémentée de références historiques, d'allusions perfides parfois et pimentée toujours de l'esprit du plus fin qui soit; le résultat est souvent du plus haut comique et des plus réjouissant.  
 Le Midship est pardonné d'avance, c'est son privilège! Ce

sont ces petites choses qui font la Tradition et ces privilèges qui font la fierté d'appartenir à ce «Grand Corps», le «Senior Service» comme disent les Anglais qui ont eux, entre autres privilèges celui de lever leur verre à la santé du Roi, en restant assis et cela depuis le jour où en présence du Roi, un capitaine de haute taille se heurta de la tête au barrot de pont en voulant porter un toast à Sa santé. Sous le choc, le vin éclaboussa tout le monde, le Roi rit bien fort et accorda aux marins dorénavant le privilège de rester assis. Personne n'abuse de ces privilèges, évidemment, entre gens de bonne compagnie!  
 Et il faut bien le dire: entre marins on est entre gens de bonne compagnie, de quelque pays qu'on soit, et on n'en est pas peu fier! Cocorico! (traduction libre; Wouf-Wouf!)... Qu'est ce qu'ils sont chauvins ces marins! De vrais «Dikke nekken» dirait le Baron...  
 Alleie à la prochaine... comme on a dit hein... et à bientôt, pey.



tous droits de reproduction, de traduction  
 réservés  
 pour tout pays y compris l'URSS.



GOEKINT  
 GRAPHICS

Tijdschriften  
 Boekwerk  
 Jaarverslagen  
 Reclame- en  
 Handelsdrukwerk

Industriepark  
 8400 Oostende  
 Tel. (059) 50 89 60  
 Fax (059) 50 89 63



## Het glazen slaan

Door Oppermeester b.d. J.B. Dreesen

Van de vele gewoonten en gebruiken uit ons grijs maritiem verleden hebben er weinig de moderne tijd overleefd. Soms herkent men echter, in bepaalde handelingen aan boord, hun verre oorsprong. Dit is het geval met het GLAZEN SLAAN.

De term is ontleend uit de periode waarin de tijd aan boord werd aangegeven door middel van een ZANDLOPER, in de maritieme taal van toen een GLAS genoemd, die om het half uur GEKEERD werd.

Gedurende vele eeuwen was dit aan boord van de schepen de enige wijze van tijdsaanduiding.

Dit HALFUURGLAS, opgehangen in de buurt van het roer, werd telkens als het zand was doorgelopen door de ROERGANGER gekeerd. Hierop pakte hij het ALLEMANSEINDE beet - van een kleine klokje dat naast het roer hing - en sloeg met de klepel tegen de wand van het klokje.

Dit tijdssein werd door een man van de wacht herhaald op de grote scheepsklok die zich op het voorschip bevond. Daarmee wist iedereen aan boord hoe laat het was.

Het «glazen slaan» geschiedde in perioden van vier uur, de duur van een wacht op zee. Elke wacht duurde dus acht glazen.

Op het eerste half uur na de aanvang van de wacht werd 1 glas geslagen.

Op het eerste uur 2 glazen.

Op anderhalf uur 3 glazen.

Op het tweede uur 4 glazen.

Op twee en een half uur 5 glazen.

Op het derde uur 6 glazen.

Op drie en een half uur 7 glazen.

En na het aflossen en overnemen van de wacht, op het vierde uur 8 glazen. Deze volgorde werd elke wacht herhaald.

Maar daarmee was de kous nog niet af. Terzelfdertijd als een of meer glazen geslagen werden stak de officier van wacht op het PENKOMPAS en pennetje in het corresponderende gaatje van de KOMPASKOERS. In het onderste deel van het «penkompas» stak hij voorts, elk half uur, een pennetje om de VAART in KNOPEN aan te geven volgens de LOG. Op basis van de aldus bijgehouden gegevens kon de officier van wacht op het einde van zijn wacht de ROUTE van het schip nagaan en het aantal afgelegde mijlen. Aan de hand van deze gegevens bracht hij dan het GEGIST BESTEK op de kaart.

In feite was het dus een heel ceremonieel.

Na het WACHT OPZETTEN voor de EERSTE NACHT, dat is om 20 uur, werd in zee niet meer met de klepel geslagen, maar met de achterkant van een mes. Dit werd gedaan om te voorkomen dat het volk, dat zich ter ruste had begeven naar de VERBLIJVEN, niet nodeloos werd gestoord. Bij de overgang van oud op nieuw jaar is het de traditie het oude jaar met 8 glazen uit te luiden en daarna het nieuwe jaar met 8 glazen in te luiden.

Voor de aanvang van een kerkdienst aan boord wordt de scheepsklok driemaal zacht geluid.

De «zandloper» ofte «glas» was in de middeleeuwen terug in gebruik gekomen nadat men in de Grieks-Romeinse oudheid tijdelijk een WATERUURWERK had gebruikt.

Na zijn rehabilitatie werd de «zandloper», ondanks zijn breekbaarheid, toch het eerste HORLOGE waarmee de zeelui al de grote ontdekkingsreizen ondernamen.

De grootste zorg was destijds het «glas» perfect te iken. Hierbij was de kwaliteit van het zand van het grootste belang.

Dit bestond uit zeer fijn gemalen eierschaal of tot poeder gezeulen marmar die negen maal gedroogd werd. Daarna moest men de insnoering tussen de twee bollen calibreren. De mogelijkheden van de glasblazer waren echter beperkt. Liever blies men twee bollen waartussen men een metalen plaatje met een klein gaatje smolt. De benodigde hoeveelheid zand en de diameter van het gaatje waren tevoren berekend voor de verschillende tijdsduren. Omdat het zand zeker niet vochtig mocht worden werd de afscheiding tussen de bollen en het plaatje met lak gedicht en met een gekruist touwbindsel verzekerd. Het geheel monteerde men tussen twee plankjes die met zuiltjes aan elkaar verbonden waren of in een opengewerkte buis van koper of ander materiaal.

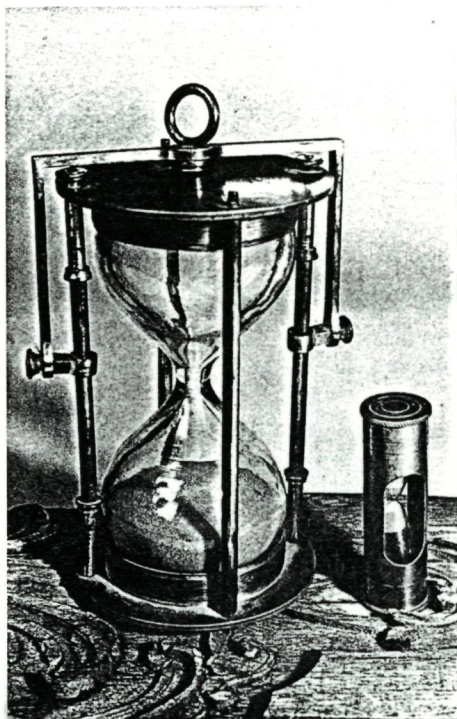
Toen «glazen» later met moderne horloges werden vergeleken bleken zij dikwijls voor te lopen. Het zand kon zich in het lange gebruik nog fijner hebben gemaald of het gaatje kon zijn uitgesleten. Vandaar dan min of meer grote afwijkingen. Die werden daarbij ook nog vergroot door een andere afwijking die te wijten was aan minder plichtsgetrouwe roergangers. Om hun wachtbeurt wat in te korten «keerden» zij het «glas» voordat het zand volledig was doorgelopen. Dit ZANDVREten was in al de marines gekend want de Fransen spraken van MANGER DU SABLE en de Engelsen van FLOGGING THE SAND-GLASS. Zo had de bemanning van COOK op reis in polaire wateren zoveel ZAND GEVREten dat zij van de dag de nacht hadden gemaakt.

Zandlopers voor maritiem gebruik werden gemaakt in vier maten glazen van een halve-minuut, een half-uur, een uur en vier uur. Het halve minuut-glas, LOG-GLAASJE genoemd, werd gebruikt in combinatie met de hand-log om de vaart van het schip te meten. Het half-uurglas was in wezen wat men aan boord het UURWERK noemde. We bespraken het reeds uitvoerig. Een uur en vier uur glazen werden voornamelijk gebruikt tijdens het gevecht. Ze werden betrouwbaarder geacht dan de uurwerken, toen die er waren, want men vreesde dat het kanongebulder de fijne radertjes ervan zou doen overspringen. De grote zandlopers bleven, vanwege deze betrouwbaarheid en ondanks de uurwerken die men aan boord had, in gebruik tot in de helft van de 19de eeuw. De «logglasjes» bleven

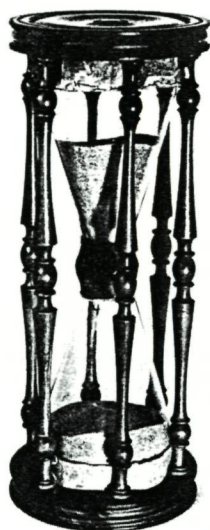


aan boord van de zeilschepen zelfs in gebruik tot het einde van de 19de eeuw.  
Tot daar deze wandeling doorheen een van de oudste maritieme tradities die in veel marines nog in ere wordt gehouden.

Zandloper is ook de naam voor de strandpluvier en ook voor zekere soorten strandlopers.  
Een ZANDLOPERMAAG heeft niets maritiems maar is een tengevolge van een verzwering sterk ingesnoerde en van onderen naar rechts verplaatste maag. Het woord komt uit de wereld van de geneeskunde.



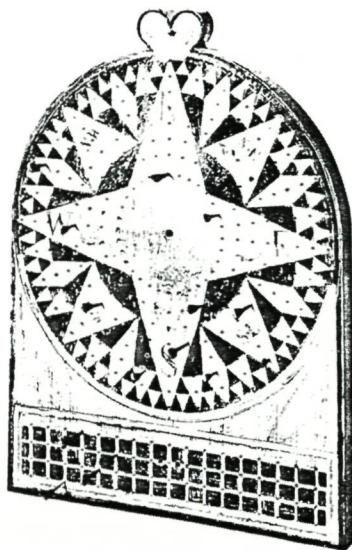
Een Half-uur glas en een log-glaasje



Een glas van een uur



Glas met eenvoudige ophanging



Een penkompas



# Ronarc'h

Ronarc'h?... L'amiral français Ronarc'h?

Ce nom ne vous rappelle rien? Mais oui, bien sûr!

C'est le nom que porte une drague: «La drague Ronarc'h»!

Tous ceux qui ont été à l'Eguermin vous le diront: l'amiral Ronarc'h est l'inventeur de la drague mécanique, la première, celle qui était employée au cours de la guerre '14-'18.

On a parlé aussi des «Demoiselles au pompon rouge», ces fusiliers marins, qui sont associés dans la mémoire universelle au nom de RONARC'H... à la guerre des tranchées, à Dixmude, sur le front des Flandres au cours de la première guerre mondiale...

Mais qui donc était cet amiral?

Pierre Ronarc'h était Breton. Il naquit à Quimper, le 22 février 1865. A l'âge de 15 ans, il fut admis à l'Ecole Navale où il était le plus jeune de sa promotion.

Une promotion de grosses têtes qui ne comptera pas moins de 6 amiraux. Parmi ceux-ci il y avait. René Daveluy, à la fois théoricien, technicien et inventeur: il participa au développement de l'arme sous-marine, puis de l'aviation embarquée. C'était un excellent écrivain et un stratège à la renommée internationale.

Il y avait Jean-Etienne Raty, brillant officier, stratège et diplomate de qualité, fort connu pour ses études sur la lutte anti-sous-marine;

Alexandre Lanxade, qui fut commandant du front de mer à Boulogne et sous-chef d'état-major général et chef du Service Central de l'Aéronautique Maritime;

Gaston Grand Clément qui, affecté au début de la guerre de '14-'18 au régiment des canoniers-marins, fut envoyé sur le front terrestre et se distingua à la défense de Verdun; puis qui, après de nombreux commandements à la mer, fut chef de cabinet du Ministre...

Une promotion de grosses têtes certes, mais aussi une promotion fortement marquée par la technique.

La prépondérance irréversible de la propulsion mécanique sur la marine à voile, l'apparition des canons à longue portée et des canons à tirs rapides, l'invention des mines sous-marines provoquèrent une révolution dans les mentalités et la transformation rapide de la tactique navale.

la formation des jeunes officiers-élèves de l'Ecole Navale en subit des modifications profondes et fut orientée plus objectivement vers la technique et l'utilisation du nouveau matériel.

Les guerres, aussi, marquèrent durement cette promotion: les guerres coloniales d'abord: celle du Tonkin, de Chine, de Madagascar, puis la Grande Guerre, celle de '14-'18.

Pierre-Alexis-Marie-Antoine Ronarc'h fit ses deux ans au «Borda», puis deux années d'école d'application sur «l'Héroïne» et sur le cuirassé «Amiral Duperré». Après quoi il passa à la division du Levant.

Enseigne de Vaisseau, il fit campagne dans l'Océan indien et se distingua dans une opération de guerre qui donna à la France la possession de l'archipel de la Grande Comore. Ensuite, il fit partie de la Compagnie de débarquement qui occupa Gran-Popo au Dahomey (1887) - La ronde classique de mutation le fit servir sur un grand nombre de bâtiments -

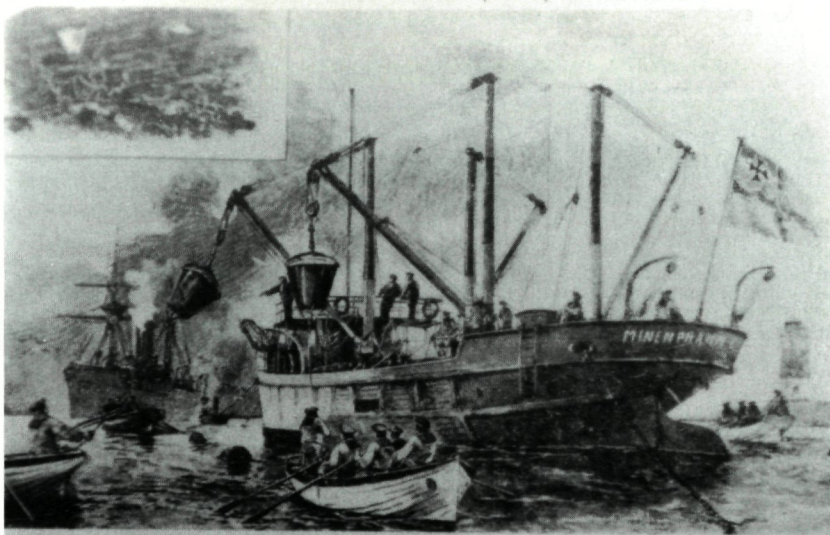
Premier commandement en 1896: une canonnière, bientôt suivie par le torpilleur «159» qui était affecté à l'Ecole de pilotage, Ronarc'h y rédigea le nouveau manuel d'instruction à l'usage des apprentis-pilotes de la Flotte.

En 1898, Ronarc'h fut admis à l'Ecole des Hautes Etudes de la Marine: il en sortit en tête de sa promotion -

Nommé aide de camp du Commandant en chef de la division navale d'Extrême-Orient, sur le «d'Entrecasteaux», Ronarc'h participa, au cours de la guerre des Boxers, aux opérations en Mer de Chine (1899): prise de Kwang-Tchéou-Wan, et au siège de Tien-Tsin où il commanda les fusiliers-marins.







Un avancement exceptionnel (à 38 ans, il fut promu au grade de capitaine de frégate) récompensa les qualités de bravoure, de sang-froid, de ténacité et de clairvoyance dont il avait fait preuve.

Après cette campagne, il fut nommé successivement second du croiseur «Duguay-Trouin», navire-école d'application des aspirants, et président de la commission d'essais des torpilleurs à Rochefort, puis commandant du contre-torpilleur «Mousqueton» en Méditerranée. Major de la Marine à Rochefort en 1908 il devint, en 1910, commandant supérieur des torpilleurs et des sous-marins de la défense fixe de Brest.

Il commanda, en 1912, la division des flottilles de l'armée navale de Méditerranée où l'entraînement remarquable qu'il sut donner à ses bâtiments fut très vivement apprécié par l'amiral.

Puis la guerre éclata et les armées allemandes déferlèrent sur la Belgique et la France.

Ronarc'h, promu contre-amiral, fut appelé à prendre le commandement de la brigade des fusiliers-marins avec laquelle il allait se rendre célèbre sur le front des Flandres. Vice-amiral en 1915, membre du Conseil Supérieur de la Marine, Ronarc'h fut nommé, en 1916, commandant des forces navales dans la zone des armées du Nord.

Collaborant étroitement avec la Marine britannique il assura la maîtrise de la mer dans la zone cruciale de Pas-de-Calais et, grâce à son action, plus de six millions d'hommes purent traverser la Manche sans perte, au cours de 25000 voyages.

Douze navires seulement furent perdus et les attaques de la Marine allemande sur les bases des Flandres furent régulièrement repoussées. Il termina sa carrière au poste de Chef-d'Etat-Major-Général de la Marine en 1920.

#### La Guerre des mines en '14-'18

C'est lorsqu'il était capitaine de vaisseau que Pierre Ronarc'h fut chargé de doter la Marine française d'une drague capable de débayer les parages minés.

On était en 1910; le problème était délicat et sa solution demandait un sens pratique avisé. Plutôt que «d'encommissionner» le problème, le Ministre de la Marine, l'amiral De Lapeyrière, qui avait eu Ronarc'h sous ses ordres en Méditerranée, où il l'avait fort apprécié, chargea celui-

ci de sa solution et lui accorda pleins pouvoirs.

Ronarc'h conçut alors une drague, la développa et en fixa l'emploi, à la satisfaction de la marine.

Cette drague était l'ancêtre de celle que nous utilisons de nos jours sous le nom de drague mécanique et que les Anglais appelèrent «OROPESA SWEEP» ou «WIRE SWEEP» au cours de la seconde guerre mondiale.

Les mines marines venaient de faire leur apparition sur le théâtre des opérations navales: voyons quels en furent les origines et le développement avant 1914.

#### Les origines de la mine et les mines en '14-'18

On reconnaît communément que c'est l'inventeur américain, Bushnell, qui eut le premier, en 1742, l'idée de cet engin.

Fulton reprit cette idée en 1801; mais les circonstances d'alors ne furent pas favorables à ces deux inventeurs. Cinquante ans plus tard, au cours de la guerre de Crimée (en 1854 et 1855), les Russes mirent en service les premières véritables mines sous-marines; elles étaient à mise à feu chimique.

Puis, au cours de la guerre de Sécession des Etats-Unis, en 1860, les Sudistes reprirent l'idée à leur compte et utilisèrent des mines en grande quantité.

Mais c'est surtout pendant la guerre Russo-Japonaise, en 1904, que se trouva consacrée l'efficacité des mines, car elles entraînèrent la destruction ou l'avarie de trente-deux navires.

L'efficacité prouvée de cette arme nouvelle eut de grands retentissements dans le monde politique et militaire.

Les uns, charmés par la modicité du prix de fabrication des mines, envisageaient déjà, avec une satisfaction non-dissimulée la disparition prochaine des bâtiments de ligne, et même, remettaient en cause la nécessité d'entretenir à grands frais une marine de guerre.

Faut-il rappeler qu'en 1864, en Belgique, afin de prouver la vulnérabilité des navires de surface à ces nouvelles armes, on fit sauter, à titre d'expérience, devant Kalloo, le brick de guerre «Duc de Brabant» qui était encore en très bon état!?



Cela donna bonne conscience à ceux qui avaient voté deux ans plus tôt la suppression de la Marine Navale. (1) Les état-majors des Marines des Grandes Puissances, d'autre part, étaient inquiets; ils repensèrent leurs stratégies, recherchèrent la parade, ou plus généralement adoptèrent la nouvelle arme et cherchèrent à la développer. En 1869, la chimiste Nobel inventa la dynamite faisant faire par là un grand progrès dans les explosifs; puis les Anglais inventèrent le coton-poudre près de Brest, aux Blancs Mou-

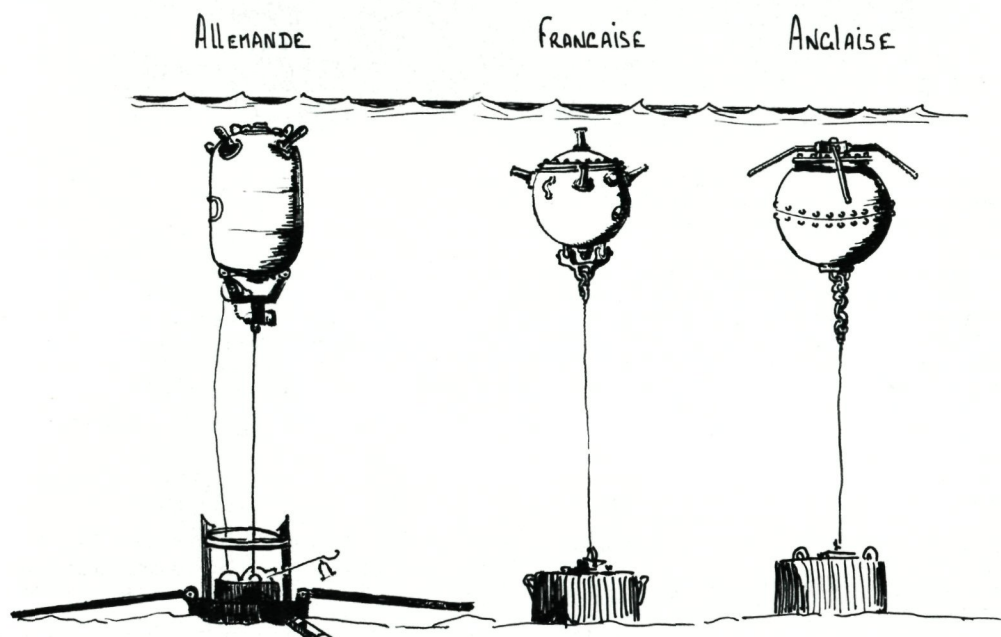
lins - Les recherches et les essais allèrent bon train et, lorsqu'éclata la guerre, on disposait d'un grand choix d'explosifs sous-marins: le coton-poudre, le trinitrotoluol, la tolite, la cheddite, etc. Ces trois derniers étaient coulés et offraient une plus grande efficacité sous un moindre volume.

Les mines sous-marines produites à ce moment là, pouvaient se classer en trois catégories:

1. La «mine de blocus» que nous connaissons maintenant

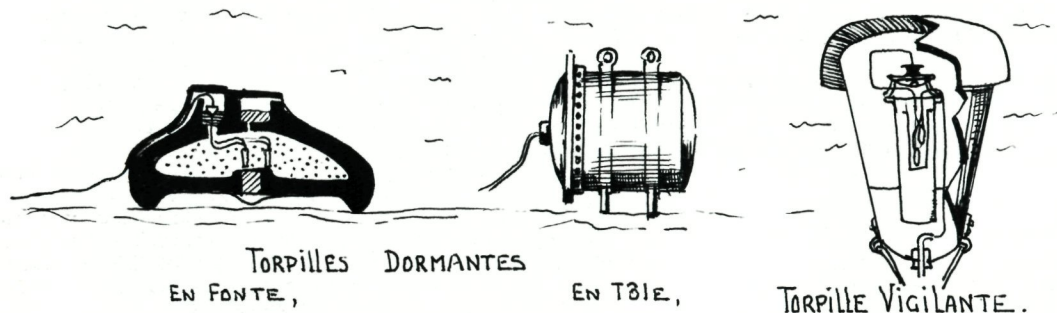
## TYPE DE MINES EN USAGE EN 1914-1918.

MINES À ORIN DITES MINES DE BLOCUS.



## TYPE DE MINES EN USAGE EN 1914. (MINES FRANÇAISES)

POUR LA DÉFENSE RAPPROCHÉE DES PORTS.



1. Mines sous-marines, torpilles et torpédos - Expériences faites dans l'Escaut à Gand, à Anvers et à Calloo (Fort Ste Marie). Destruction à Calloo du Brick «Duc de Brabant»... Colonel H. Dupont.



sous le vocable de mine à contact.

Destinée à être maintenue entre deux eaux par un câble lesté par un craapaud reposants sur le fond et susceptible de sauter au contact d'une carène ennemie.

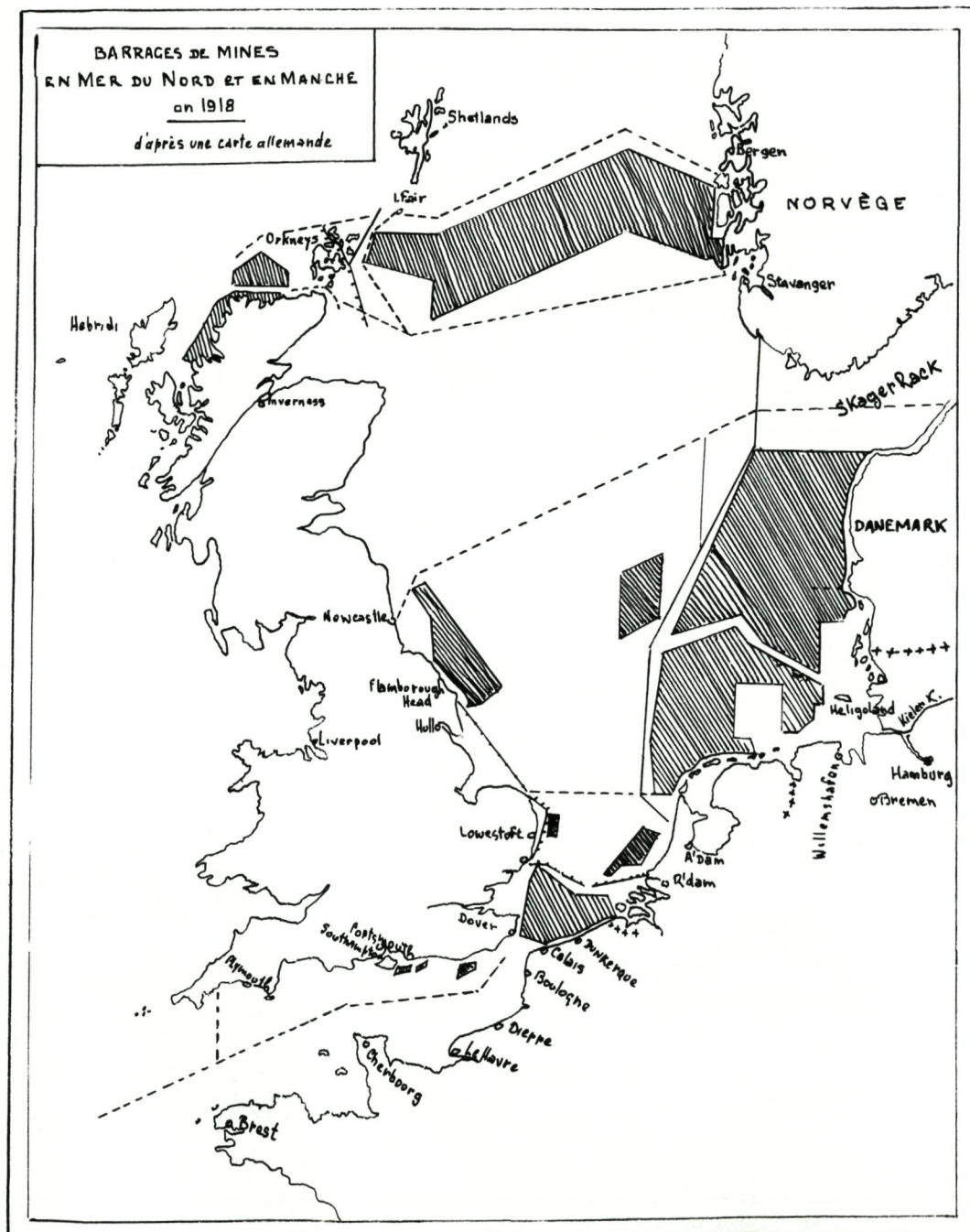
2. La «torpille dormante», ou mine de fond, capable d'exploser sous l'effet d'un courant électrique déclenché d'un observatoire.

3. La mine dérivante que l'on jette à la mer dans une région où doit passer l'ennemi.

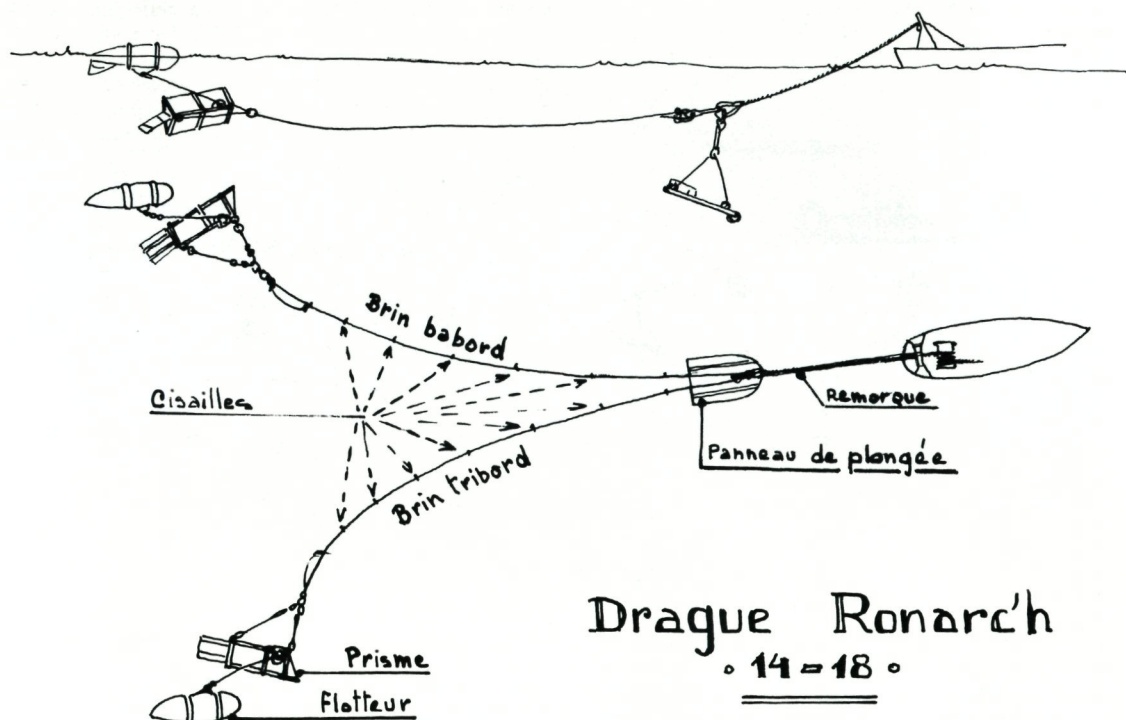
Les mines sous-marines pouvaient être utilisées à la fois comme armes offensives.

On envisageait en effet de les employer pour opérer le blocus des ports ennemis: encore fallait-il s'en approcher suffisamment (et c'est pour cela qu'on développa des sous-marins poseurs de mines). On envisageait aussi de les employer pour défendre l'approche de ses propres ports, en guise de barrières, doublant les lignes de «torpilles dormantes».

Le déroulement de la guerre allait démontrer qu'elles pouvaient avoir d'autres utilisations et d'autres cibles que les navires militaires.







## Drague Ronarc'h • 14 - 18 •

Tant et si bien qu'en quatre années de guerre, les belligérants ne mouillèrent pas moins de 210.000 mines; l'Allemagne et ses alliés en posèrent 50.000, les Alliés en utilisèrent 160.000, la plupart sous forme de barrages de protection de leurs lignes de ravitaillement par mer - les autres pour interdire à l'ennemi la sortie en eaux profondes de leurs sous-marins, et de leur flotte de surface.

Le problème qui se posait donc au Capitaine de Vaisseau Pierre Ronarc'h était d'inventer un dispositif simple et bon marché; capable de frayer aux navires un passage au travers d'un champs de mines ou d'une zone réputée minée par l'ennemi.

Les mines dont il avait à se préoccuper étaient toutes des mines à orin et il sautait aux yeux que si on pouvait d'une manière ou d'une autre couper leur câble, (l'orin qui les maintenant en immersion) les mines remonteraient en surface, il serait alors possible, soit de les capturer au filet, soit de les détruire à coup de fusil.

Couper les orins des mines, c'est donc débarrasser la passe ou le chenal de ses mines: c'est le dragage des mines. Partant de l'observation des engins de pêche des chalutiers, et observant que l'ouverture de la poche des grands filets s'obtenait à l'aide de panneaux divergents remorqués par des câbles d'acier, Ronarc'h imagina d'utiliser ce système, filet en moins, pour disposer en immersion plus au moins transversalement à la marche du navire, un câble qui, armé de cisailles, irait couper les orins des mines qu'il accrocherait sur son passage.

La drague Ronarc'h était ainsi constituée d'un double câble d'acier en forme de V, remorqué par la pointe par un seul bâtiment, et dont l'écartement des branches était obtenu par des panneaux prismatiques qui les faisaient diverger. L'immersion de la drague était obtenue par un panneau-plongeur disposé à la pointe du V.

Il s'agissait en l'occurrence d'un panneau de bois dont l'inclinaison avait tendance à tirer la drague vers le bas. Aux extrémités des brins tribord et babord de la drague, les prismes divergents étaient suspendus à un flotteur; la longueur de cette suspension (le pendeur) déterminait la profondeur du plan de la drague.

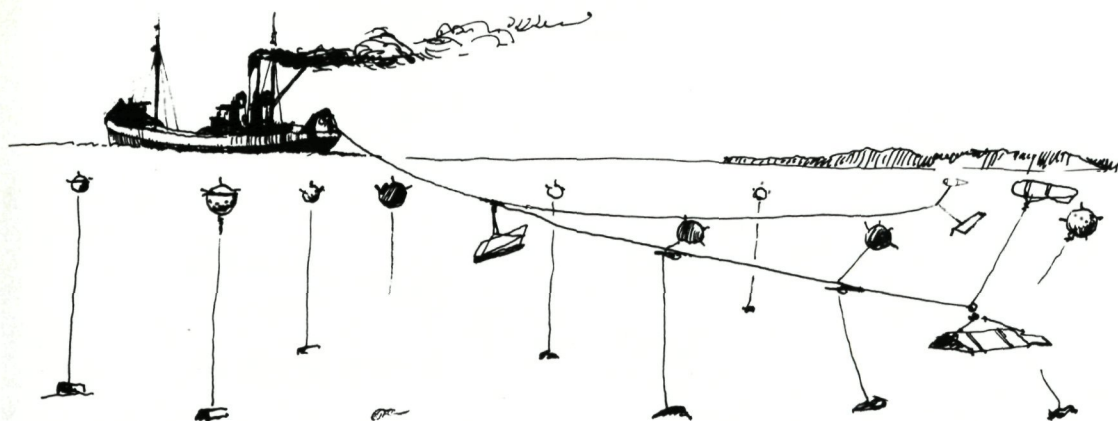
Enfin, sur chaque brin, on fixait, de place en place, des cisailles destinées à couper l'orin de la mine lorsque la drague la crochait.

D'une extrémité à l'autre des brins, la drague couvrait une largeur de 200 m.

C'était simple, aisé à se procurer, peu coûteux et utilisable par n'importe quel bâtiment auxiliaire capable d'un bon effort de traction - tels les remorqueurs ou les chalutiers. Ronarc'h fit bien remarquer que le dragueur idéal devait avoir aussi peu de tirant d'eau que possible, étant donné qu'il n'était pas protégé lui-même, mais cette exigence restait difficile à satisfaire, car pour disposer d'une bonne puissance de traduction, le dragueur doit être muni d'une large hélice qui doit tourner à bonne distance de la surface de l'eau. D'autre part, le dragueur doit aussi être bon marin enfin de pouvoir se maintenir à la mer par tous les temps et donc avoir un tirant d'eau important!

Lorsque la guerre éclata, la Marine Française ne disposait que de quatre dragueurs plus ou moins expérimentaux. Qu'à cela ne tienne! On réquisitionna des remorqueurs et force chalutiers dont le tirant d'eau faisaient 4 m à 4 m 50 et on prit l'habitude et la précaution de les faire sortir à la marée haute, du moins lorsque c'était possible: ils passaient alors en sécurité au-dessus du plan supérieur supposé des mines. Dans les ports de la Manche et de la Mer du Nord, c'était faisable: la différence de niveau de l'eau entre la marée haute et basse est de l'ordre de 5 mètres: les mines doivent être mouillées au-dessous de ce niveau sous peine d'être décelables à marée basse.





**Une opération de dragage en 14-18.** (Relatée d'après des documents d'époque et dans les termes alors en usage).

Au début de la guerre, les mouillages de mines ennemis étaient peu nombreux; mais dans la seconde moitié de 1915, les Allemands commencèrent à utiliser leurs sous-marins-poseurs de mines et à mouiller des mines devant les ports du Nord: Dunkerque, Calais, Boulogne, etc. La situation devenait grave pour le transport et le ravitaillement de toute l'armée anglaise en France.

On créa alors une première escadrille de dragage comprenant une douzaine de bateaux. La plus grosse partie de l'équipage de ces dragueurs fut constituée par les pêcheurs qui montaient ces chalutiers en temps de paix et qui furent mobilisés avec leurs navires.

Ces hommes entraînés à naviguer par tous les temps dès leur plus jeune âge, avaient un sens marin très développé et une endurance remarquable. Ils faillirent énormément la tâche du commandement. Au fur et à mesure que la guerre se déroulait, les mouillages de mines s'étendaient peu à peu sur le littoral de l'Atlantique et de la Méditerranée.

De nouvelles escadrilles furent formées.

A la fin de la guerre, la Marine française avait mis en ligne près de 300 dragueurs. En outre, un grand nombre de bâtiments légers avaient dû être mis à la disposition du service de dragage, pour détruire les mines venant en surface au cours des opérations, et pour leur servir d'escorte et de patrouilleurs.

Chaque escadrille était composée de quatre sections, comprenant chacune quatre dragueurs, et d'un certain nombre de bâtiments d'escorte et d'embarcations légères, tels que vedettes et yachts réquisitionnés.

L'escadrille était commandée par un officier supérieur, qui avait son bureau à terre. Tous les jours, à la basse mer, il faisait faire à ces embarcations des explorations dans les parages les plus menacés: entrée de ports, points d'atterrissage, etc. Dès que la hauteur d'eau le permettait tout, il faisait draguer les routes et les chenaux de sécurité dépendant de son secteur. Ces opérations devaient autant que possible être quotidiennes, chaque exploration ne donnant qu'une sécurité de courte durée, car on était toujours à la merci d'un nouveau mouillage de l'ennemi.

Ce travail journalier demandait de longues heures de soins assidus pour suivre les routes prescrites.

Si on y ajoute le service de patrouille contre les sous-marins, auquel tous les dragueurs coopéraient, on se rend compte de l'effort considérable demandé à ces petits bâtiments, à leurs équipages et à leurs chefs.

Lorsqu'au cours d'une de ces opérations journalières, une ou plusieurs mines avaient été découvertes, le chef d'escadrille, aussitôt prévenu, faisait consigner une zone de quelques milles autour du point contaminé.

Des bâtiments de patrouille étaient expédiés pour en écarter tous les navires qui n'auraient pu être avertis à temps par la T.S.F. (la radio). Cette mission n'était pas de tout repos, car il fallait se maintenir jour et nuit, souvent par grosse mer et temps bouché, à proximité du champ de mine sur lequel les courants pouvaient vous dresser, entraînant ainsi la perte du navire et de tout son équipage. Opérations obscures, sans gloire, pleines de périls qui furent remplies bien souvent et avec une abnégation remarquable, par les marins d'alors!

Les mesures de précaution prises, le chef d'escadrille rassemblait et dirigeait vers le champ de mines une ou deux sections de dragueurs.

Il était en effet nécessaire de faire coopérer au déblaiement plusieurs bâtiments à la fois, car la largeur déblayée par un seul dragueur (200 m.) était tout à fait insuffisante, vu l'impossibilité, sur une vaste étendue comme la mer, de se placer avec une précision mathématique.

Pour élargir la bande de déblaiement, on disposait les dragueurs en triangle, la drague de chaque bâtiment recouvrant celle de son prédécesseur d'une cinquantaine de mètres.

Le groupe de dragage ainsi constitué s'avancait sur le champ de mines en suivant une route bien déterminée. Il faisait une première passe, puis se retournait pour en faire une seconde, parallèle à la première, mais en sens contraire et la recouvrant d'une centaine de mètres. L'opération continuait jusqu'à ce que toute la zone suspecte ait été nettoyée.

Au cours de ces passes successives, si le champ de mines était un peu dense, les dragueurs avaient la satisfaction de voir venir en surface les mines dont les orins avaient été sectionnés par les cisailles. «Cent sous qui montent!»... Tel était le cri joyeux par lequel l'équipage saluait l'appar-





L'équipage d'un dragueur de mines posant devant une cisaille de la drague mécanique RONARC'H.  
(Musée de l'Armée)



Graissage des cisailles (Musée de l'Armée)



rition d'une mine, la Marine française donnant à chaque mine détruite, une prime que les marins se partageaient entre eux.

Il ne restait qu'à couler la mine à coupe de fusils.

Pour cela le bâtiment d'escorte se tenait à une certaine de mètre d'elle. Une fois sur deux, en effet, la mine sautait et il aurait été imprudent de raccourcir cette distance à cause des éclats nombreux dus à l'explosion.

Mais il arrivait aussi que les orins rencontrés n'aient pas été sectionnés et les mines restaient engagées dans les dragues. Aucun indice extérieur ne permettait de savoir s'il en était ainsi et ce n'était qu'à la fin de l'opération, au moment de la rentrée des dragues, que l'on apercevait à quelques mètres du bord, un remous significatif décelant la présence d'une mine.

On devait alors (tout comme de nos jours) arrêter immédiatement le relevage de la drague, sous peine d'amener la mine au contact de la coque et de causer ainsi la perte du bâtiment. Pour sortir de cette situation difficile, le seul moyen pratique consistait à conduire la drague et la mine sur la plage la plus proche et à les y échouer. Manoeuvre délicate : il ne s'agissait pas de risquer d'échouer le navire ! On faisait passer à terre un câble en acier auquel on attelait soit des chevaux, soit un camion automobile, pour déhaler la mine.

Au cours de cette opération il arrivait que des antennes touchent le sol, amenant l'explosion de la mine et criblant d'éclats tout l'espace avoisinant.

Des mesures de sécurité sérieuses durent être prises pour tenir à bonne distance tant le personnel opérant, que les habitants du pays.

Enfin pour rendre l'engin inoffensif, il fallait procéder à son désarmement, besogne délicate demandant une connaissance parfaite du matériel ennemi et beaucoup de sang-froid.

Presque toujours cette opération était faite par un officier : non sans raison, car il arrivait de temps en temps, qu'on se trouvât devant un modèle de mines, présentant quelque différence avec ceux précédemment connus.

Ce n'était pas sans une certaine hésitation que l'on procédait alors au désarmement de la mine, se demandant toujours si l'ennemi n'avait pas introduit un mécanisme nouveau pouvant provoquer l'explosion de l'engin au moment de son désarmement.

On voit à la lumière de ce récit, que l'Amiral Ronarc'h est bien le père du dragage de mines et son précurseur doctrinal.

Non seulement il a conçu une drague efficace et sûre, qui est à peine différente de nos dragues mécaniques actuelles, mais l'emploi qu'il en a donné est fort proche de celui que nous connaissons.

Qui ne se reconnaît pas dans ces marins occupés à tenir leur poste de manière à assurer un recouvrement partiel de la passe ouverte par le prédécesseur ou encore dans ces démineurs occupés dans le froid et le vent, les pieds dans l'eau à désamorcer des mines rejetées par la mer, sur l'une ou l'autre de nos plages ?

Nos chefs d'escadrille ne sont pas toujours des officiers supérieurs, mais il sont embarqués, et assurent le commandement tactique du groupe à la mer, tandis que le commandement opérationnel est assuré par le bureau des opérations MCM de l'état-major du secteur ou de la région maritime, qui est lui-même parfois embarqué sur le navire d'accompagnement, assurant aussi le ravitaillement, les réparations, ainsi que le commandement de l'opération en cours.

Mais la mission est la même : garder les chenaux d'approche libres de mines, garder ouverts les ports, intervenir promptement là où l'on suspecte la présence d'un champ de mines.

A l'aube de la deuxième guerre mondiale, l'invention par les ingénieurs du Grand Reich de la mine de fond, qui

explose lorsque le passage d'un navire perturbe le magnétisme ou l'acoustique du milieu ambiant, a provoqué la construction de nouvelles dragues et de navires spécialisés : de vrais dragueurs de mines, équipés de dragues magnétiques et acoustiques performantes -

Il fallut plus de 1.350 de ces navires à l'Angleterre pour garder la maîtrise de la mer et le contrôle des routes de navigation.

L'invention par les Soviétiques de mines de fond à grande sensibilité magnétique, utilisées par la Corée du Nord en 1950, a conduit l'Amérique à concevoir et à construire de meilleurs dragueurs de mines, tout en bois et en matériaux métalliques amagnétiques : bronze, aluminium, acier inox, ainsi qu'à développer d'autres tactiques de dragage.

Enfin, l'abondance et la diversité des mines potentiellement ennemies, de leurs mécanismes de détection, de leur système de mise à feu ou de retardement ont conduit au développement d'appareils susceptibles de les traquer visuellement sur le fond et à les pétarder à distance. De là, on fut amené à concevoir et à construire ses chasseurs de mines en matériaux composites : fibre de verre et résine, munis d'appareils de direction et d'exploitation des données.

Conscientes du danger que représente sur la mer l'usage des mines, (cette arme des pauvres, parce que c'est simple à produire), les Marines qui, depuis 1914, ont eu à les combattre, n'ont jamais baissé leur garde. Leur vigilance s'est traduite par la production de bons navires adaptés à toutes les formes que la guerre des mines peut revêtir dans l'avenir, ainsi que par la préparation, l'enseignement et la formation d'états-majors et d'équipages, que l'on est bien heureux de pouvoir mettre en ligne lorsque « en temps de paix », éclate un conflit comme ceux que nous avons connus récemment, par deux fois, dans le Golfe Persique. N'en déplaise à certains politiciens, l'avènement de la mine sous-marine n'a pas précipité la disparition des navires de guerre, ni rendu la Marine militaire inutile.



## GUERRE DE 1914-1918 PERTES NAVALES DES ALLIES

### A. Navires marchands

1914 .....	85.000 Tonnes
1915 .....	182.000 Tonnes
1916 .....	370.000 Tonnes
1917 .....	395.000 Tonnes
1918 .....	80.000 Tonnes

**Total : 1.112.000 Tonnes soit 586 navires.**

### B. Navires de guerre

7 cuirassés
6 croiseurs
319 autres
<b>Total : 332 navires</b>

(à suivre : la Brigade Ronarc'h sur L'Yser)



# Le poids de la marine française en juin 1940

Par le Lt.-Colonel hre. Paul Eygenraam

Benoist-Méchin, dans un ouvrage remarquable, a donné une chronologie précise des événements qui, en mai et juin 1940, humilièrent la France et ébranlèrent l'Occident. Afin de souligner l'importance de la marine française en cette période cruciale de l'histoire des alliés notre propos trouve son illustration la plus éloquente à partir du 15 juin 1940, quand le maréchal Pétain, (rappelé d'Espagne où il était ambassadeur apprécié par le général Franco), réunit le général Weygand, précédemment rappelé du Levant pour succéder au général Gamelin, et l'amiral de la Flotte Darlan, dont les escadres sont intactes, et constituent un atout majeur dans les négociations de paix qui vont être entamées. Car c'est bien de cela qu'il s'agit; elles justifient la convocation d'urgence par le vieux maréchal de ceux qu'il considère comme ses meilleurs collaborateurs. A l'issue de cet entretien secret, le généralissime se rend chez le Président du Conseil Paul Reynaud, l'homme qui a gravement insulté l'armée belge et son chef, le roi Léopold. Reynaud comprend que la situation est inextricable et demande à l'armée de capituler. Weygand refuse cette solution. Il l'estime déshonorante pour les militaires alors que les forces d'Afrique et des colonies sont intactes, au même titre que la Marine nationale. Il préfère la formule de la demande d'armistice.

Le même jour le général de brigade de Gaulle, après avoir été promu secrétaire d'Etat à la guerre, se rend à Brest pour y confirmer ses instructions quand à la création d'un utopique réduit breton à la construction duquel doit participer le 7DI belge du général Van Daele, en refonte à Maelstroit. Mais le jeune et bouillant général ne reste pas sur place. Plus politique que militaire, il s'embarque pour Plymouth à bord du «Milan» et de là, le 16 juin, se rend à Londres pour y plaider la cause d'une union franco-britannique. Il a le privilège d'être reçu par le Premier Ministre Winston Churchill. Une rencontre qui déterminera la destinée fulgurante du grand Charles. Après l'entrevue, de Gaulle retourne en France où la pagaille s'installe dans le désarroi de l'armée de terre, l'afflux de réfugiés et l'exode des Français du Nord vers le Sud. Par mesure de prudence, le croiseur «Vincennes» emporte vers les Etats-Unis une partie de l'or français. Des Etats-Unis qui ne sont toujours pas en guerre, malgré les appels de Londres et de Paris.

## Suprême espoir: un glorieux maréchal

Le Président de la république M. Lebrun, concrétise le suprême espoir et la suprême pensée des Français: il s'adresse au glorieux vainqueur de Verdun, au maréchal Philippe Pétain pour former le nouveau gouvernement. Soucieux de servir la France, le vieux soldat blanchi sous le harnais, accepte. Il décide de demander aussitôt, secrètement, aux Allemands, les conditions d'un armistice. La démarche est faite à l'intervention de l'ambassadeur d'Espagne en France, M. de Lequerica initiative, initialement connue de quelques uns, devint rapidement le se-

cret de polichinelle. Sa diffusion contribua dans une large mesure à la désarticulation des armées françaises. Pourquoi encore risquer de se faire tuer, alors que le dépôt des armes est en vue? Pétain lui même, dans un discours à la nation, en dit plus qu'il ne fallait. La France entière est alors plongée dans la tristesse et la confusion. Un sentiment général se dégage; pourvu que le cauchemar cesse, que les destructions prennent fin, que l'armistice sonne?

## Charles de Gaulle prend son envol

Le général de Gaulle et son ami anglais, l'officier de liaison Spaers, s'envolent pour Londres. Les rares divisions françaises encore cohérentes et en butte aux assauts de l'envahisseur voient leur tâche se compliquer à la suite d'une mesure civile à l'encontre des exigences militaires: le président de la Chambre, Ed. Herriot, également maire de Lyon, fait déclarer ouvertes les villes de plus de 20.000 habitants. La tâche des envahisseurs s'en trouve facilitée, celle des défenseurs se complique; mais aucun civil ne sera tenu pour responsable de la défaite, dont les militaires sont les boucs émissaires.

Le 18 juin, Pétain attend toujours des nouvelles de Berlin; pour les Allemands, la guerre continue. «Rommel fonce sur Cherbourg et Hartlieb sur Bret. A chaque coup la Marine réussit à appareiller à la barre des panzers et à sauver ainsi l'essentiel d'une flotte qui demeure redoutable. Le 18 juin l'amiral comte de Laborde dit amiral Ouest donne à 12 h 17 les instructions d'alerte, les bâtiments reçoivent l'ordre de se rendre au Maroc, ou à Dakar et exceptionnellement vers l'Angleterre. Les bâtiments incapables de prendre la mer se saborderont.

Pétain assure l'amirauté britannique qu'en aucun cas la flotte ne sera livrée aux Allemands. Le 18 juin des amiraux anglais rendent visite à l'amiral Darlan qui leur donne à son tour des assurances qui ne les rassurent pas. L'enjeu est évidemment énorme. Le sort de la Grande-Bretagne insulaire, dépend de ses lignes de ravitaillement d'outremer, et principalement des Etats-Unis. Le jour même de Gaulle lance à la BBC son fameux appel du 18 juin qui est entré dans l'histoire. (Au moment même, le retentissement n'est guère considérable). En métropole la Marine met à la disposition des parlementaires le «Massilia» pour se rendre en Afrique du Nord. Il n'y a que peu d'amateurs. Le 19 juin Bordeaux est encore bombardée alors que les ports de Brest et de Cherbourg sont aux mains de l'envahisseur. Les ministres civils hésitent à se rendre à Alger. Il se rendent compte que le sort de la France se joue en métropole. D'aucuns préfèrent chercher refuge à Perpignan à deux pas de la frontière espagnole. Cette valse hésitation est menée alors que l'armée de terre se désagrège de plus en plus.



## La débandade

Le 20 juin les Allemands franchissent la Loire tandis que le corps d'armée Daille et ses Polonais passent en Suisse pour y être internés. Le «Massiglia» dont le commandement est las d'attendre en vain, apparemment sans le gouvernement. Les fidèles du maréchal demeurent près du chef prestigieux dont la gloire n'est pas encore entamée. Les Allemands, accentuent l'humiliation de la France en permettant à leurs colonnes de pousser les avant gardes jusqu'aux confins du territoire français. Astucieusement, ils font trainer les négociations d'armistice. Morlaix, Lorient, Clermond-Ferrand, Vienne tombent successivement. Le 20 juin 1940 seulement, le général Huntziger, chef de la délégation française d'armistice reçoit enfin le texte de la convention qui doit mettre fin aux hostilités. Il en informe ses chefs qui se trouvent à Bordeaux. Les Italiens de Badoglio en profitent pour attaquer dans les Alpes. Sans grand succès; les chasseurs du général Olric tiennent tête. Leur isolement les fait échapper à la désagrégation du gros de l'armée. Le 22 juin les blindés sont à la Rochelle. Les pléni potentiaires nazis, avec le maréchal Keitel en tête, ne tiennent pas compte des amendements proposés par la France au diktat allemand. Rien n'y fait. Berlin veut sa revanche de la défaite de novembre 1918 et de l'armistice signé dans le fameux wagon arrivé en forêt de Compiègne. Quant un laborieux accord est intervenu entre les délégations allemande et la française, le martyr de cette dernière n'est pas terminé. Les Allemands exigent que soit négociée en même temps, l'armistice avec les Italiens. Le général Huntziger, alors que l'envahisseur nazi est le 23 juin à Royan et à Poitiers, se rend à Rome à la villa Incisa pour y recevoir

les conditions italiennes. Le 24 juin, alors que la Wehrmacht s'empare de St Etienne et que les positions des Alpes résistent victorieusement, Huntziger accepte, contraint et forcé, les conditions du Duce. Le lendemain l'armistice italo-germano-français entre en vigueur. L'envahisseur nazi, enfin immobilisé, retire ses troupes de la zone dite non occupée. Un cadeau que la flotte fait à la France. L'ennemi néanmoins occupe la côte de la Gironde à la Bidassoa.

## Le drame fratricide

Malgré la protestation du gouvernement de Pétain, les bateaux français sont bloqués dans les ports de Grande-Bretagne et d'Egypte. Et c'est pas tout. L'opération «Cata-pulte» portera gravement atteinte aux relations franco-britanniques. A Plymouth, Portsmouth, Falmouth et Sheerness des navires français sont saisis. Des incidents éclatent à bord du «Mistral», du «Surcouf», du «Triomphant» du «Léopold», tandis que l'amiral Summerville, après un ultimatum à l'amiral Gensoul, détruit la flotte française de la Méditerranée à Mers El Kébir tuant 1300 marins français. Une action dictée par la raison d'Etat que les Bretons de Bretagne ne pardonneront jamais à la lointaine ancêtre la Grande-Bretagne. Lorsque les Anglo-Américains en novembre 1942, se présenteront aux rives africaines, c'est du côté des marins que la résistance sera la plus âpre. L'amitié franco-britannique sera ébranlée pour plusieurs mois, mais la flotte française restera fidèle à la parole donnée. Lorsque les Allemands envahiront la zone dite «nono», l'amiral comte de Laborde sabordera ses navires. Les Anglais avaient eu tort de se méfier des Français!...



## Belgische Atlantische Vereniging

De Belgische Atlantische Vereniging viert dit jaar haar dertigjarig bestaan en tevens dit jaar werd Vice-Admiraal (b.d.) E. POULLET tot voorzitter verkozen.

Deze vereniging heeft tot doel de principes en de idealen die de grondslag uitmaken van het Noord-Atlantisch Verdrag te bevorderen. En alhoewel, deze laatste jaren, de politieke toestand van Europa in een positieve zin geëvolueerd is, blijven deze principes en idealen nog altijd geldig en verdienen zij meer dan ooit onze steun.

Om de politieke wereld te kunnen beïnvloeden en het concept van de NAVO op een doeltreffende wijze te kunnen verdedigen moet de vereniging over een geldige vertegenwoordiging en over financiële middelen beschikken. Zij doet daarom beroep op alle leden van de Zeemacht, zowel actief, reserve als oudgediende opdat de meesten zich zouden aansluiten.

Het jaarlijks lidmaatschap bedraagt 500 frank, 300 frank voor de echtgeno(o)te, 200 frank voor de personen jonger dan 30 jaar (iedere gift gelijk aan of boven de 1.000 frank geniet fiscale vrijstelling).

Het lidmaatschap kan gestort worden op PR 000-0206941-40.

Alle bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden op het sekretariaat generaal: Kleine Karmelietenstraat 24, 1000 Brussel - Tel. (02) 511.01.18.

## Association Atlantique Belge

L'Association Atlantique Belge a, cette année, trente ans d'existence et cette année aussi, le Vice-Amiral (e.r.), E. POULLET, en a été élu président.

Cette association a pour but de promouvoir les principes et les idéaux qui sont à la base du «Traité de l'Atlantique Nord». Et bien que les dernières années la situation politique de l'Europe ait évolué favorablement, ces principes et ces idéaux restent toujours valables et méritent plus que jamais notre appui.

Afin de pouvoir influencer le monde politique et défendre efficacement le concept de l'OTAN, il faut que l'Association soit représentative et qu'elle dispose de moyens financiers. C'est pourquoi, elle fait appel à tous les membres des cadres actif et de réserve, ainsi qu'aux anciens de la Force Navale, pour recruter le plus grand nombre possible d'adhérents.

La cotisation annuelle est de 500 francs, 300 francs pour le conjoint et 200 francs pour les moins de 30 ans (exonération fiscale pour tout don égal ou supérieur à 1000 francs). La cotisation peut être versée au C.C.P. 000-0206941-40.

Tout renseignement complémentaire peut être obtenu au secrétariat général, rue des Petits Carmes, 24 à 1000 BRUXELLES. — Tél: (02) 511 01 18.



## De RMT in 1990

door Henri ROGIE

Voor de RMT, die op de lijn Oostende-Dover in pool met P&O opereert, werd 1990 gekenmerkt door recordcijfers voor de jetfoiltrafiek, stagnatie van het ferryverkeer, en achteruitgang van de ro/ro-vrachtrafiek. We bespreken nu deze evolutie meer in detail en schetsen dan een beeld van de toekomstperspectieven.

### Topcijfers voor de jetfoiltrafiek

Dank zij het inrichten van geleide toeristische excursies naar steden in Zuid-Engeland kon een betrekkelijk groot aantal gelegenheidspassagiers naar de jetfoils worden aangelokt zodat de geboekte trafiek er vorig jaar met 8,3% steeg. Dit bracht het eindcijfer op 351.411 vervoerde passagiers, wat een absoluut record betekent voor de RMT. Sinds het inzetten van de 2 jetfoils in mei 1981 werden hiermee ruim 2,5 miljoen passagiers vervoerd, terwijl het bezettingscoëfficiënt constant steeg. Tegen alle verwachtingen in kende de jetfoilformule tijdens het voorbije decennium een betrekkelijk groot succes. Dit is wellicht de reden waarom de RMT ondanks haar afslankingspolitiek de jetfoils op de Oostende-Doverlijn wil behouden, hoewel de rederij geen eigenaar meer is van deze vleugelboten. Voor 1990 luiden de topcijfers als volgt:

Jetfoiltraf. 1/12/1990	Aantal passagiers	Evolutie 1990/89
In	176.653	+ 8,2%
Uit	174.758	+ 8,4%
<b>Totaal</b>	<b>351.411</b>	<b>+ 8,3%</b>

### RMT-aandeel in Kanaaltrafiek slinkt verder

De toeristische trafiek op de RMT-ferries bleef daartegenover duidelijk stagneren en haalde met 1.587.873 vervoerde passagiers nauwelijks betere cijfers dan in 1989. Wanneer we nu ferry- en jetfoiltrafiek samen nemen, bereiken we voor 1990 een globale balans van 1.899.284 passagiers, hetzij amper 2,1% meer dan het jaar voorheen. Vergelijken we hierbij Zeebrugge: 1.730.730 passagiers met als groeivoet + 7,6%. Tegen alle verwachtingen in bleef Oostende in 1990 's lands eerste passagiershaven, maar hoelang deze reputatie gehandhaafd blijft is erg onzeker. Hier volgende globaalcijfers voor 1990.

Passagiers 1-12/1990	Globaal aantal	Evolutie 1990/89
In	1.003.398	+ 2,1%
Uit	895.886	+ 2,0%
<b>Totaal</b>	<b>1.899.284</b>	<b>+ 2,1%</b>

Wanneer we bedenken dat Dover met een recordcijfer van 15 miljoen passagiers in 1990 een groeivoet haalde van ruim 22%, is het duidelijk dat de toeristische Kanaaltrafiek zich hoe langer hoe meer op de kortere vaarroutes van en naar de Franse havens gaat toespitsen. Deze evolutie gebeurt ten nadele van de Belgische en Nederlandse havens. De ingebruikneming van de Kanaaltunnel zal deze trend beslist nog aanscherpen en vooral Oostende zal hieronder te lijden hebben gezien zijn trafiek op Dover is geconcentreerd en circa 50% van zijn passagiers niet gemotoriseerd zijn.

Wat meer is: voor het eerst bemerkt men ook een stagnatie bij de gemotoriseerde passagiers, daar waar het voordien hoofdzakelijk om voetpassagiers ging. Het groeipercentage van de trafiek van toeristische voertuigen is inderdaad nagenoeg hetzelfde als dat van het passagiersverkeer zoals blijkt uit onderstaande tabel. Noteer hierbij dat Dover in 1990 een groeivoet van liefst 26% realiseerde op dat vlak:

Toer. voertuigen 1-12/1990	Aantal	Evolutie 1990/89
In	122.444	+ 2,3%
Uit	125.513	+ 3,4%
<b>Totaal</b>	<b>247.957</b>	<b>+ 2,8%</b>

### RMT-vloot wordt afgeslankt tot twee jumbo-ferries

Over nu naar de commerciële ro/ro-trafiek die in 1990 met 11,4% achteruitboerde om slechts 104.995 vervoerde vrachtwagens te boeken. Dit is het laagste cijfer sinds 1980. De reden van deze gevoelige regressie is gekend: partner P&O verkiest zijn autonome Kanaaldiensten op Zee-



brugge te activeren ten nadele van Oostende. Vooral de lossingen in de RMT-haven worden hierdoor getroffen. Zoals blijkt uit volgend overzicht:

Vrachttverkeer 1-12/1990	Aantal vrachtwagens	Evolutie 1990/89
In	51.550	- 13,0%
Uit	53.445	- 7,9%
<b>Totaal</b>	<b>104.995</b>	<b>- 11,4%</b>

Ruimer bekeken constateren we dat Dover in 1990 ruim 25% meer ro/ro-verkeer boekte. De RMT is dus ook op dat vlak niet bij machte de algemene trend te volgen en dit is wellicht de reden waarom ze vanaf medio 1991 geleidelijk aan haar vloot zal afbouwen om uiteindelijk slechts 2 jumbo-verries over te houden. Dat deze afslanking met veel afslanking zal gepaard gaan is evident. Daarom ook heerst thans grote onrust onder het personeel.

Ook financieel gaat het niet goed bij de RMT. In 1990 viel de winst op amper 50 miljoen BEF terug en werd vergeefs gezocht naar inbreng van privékapitaal. De pool-overeenkomst met P&O werd voorlopig opgezegd en dit was ook het geval met het mandaatcontract met Wagons-lits. Ook kwam er geen schot in het ontwerp van nieuw statuut voor de RMT. Het is derhalve duidelijk dat de Regie een grondige reorganisatie inzet in het kader van haar vlootafslanking.

De conclusie van dit alles ligt voor de hand: de RMT verliest gestaag aan belang in het globale Kanaalverkeer en is niet bij machte hieraan te verhelpen. Daarom ook is ze zinnens verder enkel met een mini-vloot te opereren bestaande uit 2 jumbo-verries en 2 jumbo-verries. Voor de Oostendse haven is dit beslist een treurige vaststelling.

De conclusie van dit alles ligt voor de hand: de RMT verliest gestaag aan belang in het globale Kanaalverkeer en is niet bij machte hieraan te verhelpen. Daarom ook is ze zinnens verder enkel met een mini-vloot te opereren bestaande uit 2 jumbo-verries en 2 jumbo-verries. Voor de Oostendse haven is dit beslist een treurige vaststelling.



## Oostendse handelshaven haalde topcijfers in 1990

Grote vlaggetooi in de Oostendse handelshaven bij de bekendmaking van de balans 1990. Inderdaad, de kaap der 2,5 miljoen ton zeegoederenverkeer werd voor het eerst in haar geschiedenis overschreden ondanks de regressie van de Ro/ro-verkeer.

Vooral het laatste kwartaal van het voorbije jaar was bijzonder gunstig. Alle grote zeetrafiëken deden het inderdaad zeer goed en de ro/ro-verkeer van de Schiaffino-lijn op Ramsgate herpakten zich flink. Hun ladingen bleven evenwel bepaald regressief zodat de eindbalans van deze verkeer in het rood bleef. Dit blijkt duidelijk uit volgend overzicht:

Ro/ro-verkeer 1-12/1990	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1990/89
Aanvoer	539.927 t.	+ 0,2%
Afvoer	742.686 t.	- 10,6%
<b>Totaal</b>	<b>1.282.613 t.</b>	<b>- 6,3%</b>

Stippen we aan dat de Oostende-Ramsgatelijn tijdens de eerste negen maanden 1990 bepaald verlieslatend was geweest ten opzichte van 1988 en '89. In die jaren had de lijn immers baat gehaald uit de langdurige stakingen bij P & O. Volgde dan het verwachte normalisatieproces en de overname van de activiteiten door Sally Line Ltd, hetgeen in het begin ook remmend ging werken. Tijdens het laatste trimester '90 trad evenwel een gunstige kentering in zoals hierboven gezegd.

Uit bovenstaande tabel blijkt ook hoe belangrijk de ro/ro-verkeer is voor de Oostendse handelshaven. Inderdaad, ruim 51% van de globale verkeer bestaat uit ro/ro-goederen. Daarom ook moet de ro/ro functie van het Oostendse havencomplex centraal staan bij de renovatieprojecten. Zich blind staren op de bouw van een 10.000 ton-sluis, zoals de GOM-West-Vlaanderen al jaren doet, heeft dan ook weinig zin.

### Oostendse handelshaven deed het goed in 1990

Met uitzondering van de ro/ro-verkeer waren alle grote zeetrafiëken expansief in 1990. Bij aanvoer was dit ondermeer het geval met de petroleumprodukten (+ 4,9%), de zand- en grintsoorten (+ 9,6%) en de chemische produkten (+ 31,1%). Deze laatste verkeer was de vorige jaren constant regressief geweest. Met de reorganisatie van de productie in het UCB/CNO-bedrijf van Zandvoorde is in de aanvoer van chemische basisprodukten evenwel een gunstige kentering getreden, wat bepaald hoopgevend is voor de toekomst. Aldus samengevat:

Aanvoer 1/12/1990	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1990/89
Bouwmaterialen	613.865 t.	+ 9,6%
Ro/ro-goed.	539.927 t.	+ 0,2%
Petroleumpr.	215.699 t.	+ 4,9%
Chemische pr.	160.722 t.	+ 31,1%
Sepeoliet	39.180 t.	+ 1,1%
Ferrochroom	37.594 t.	- 12,1%
Diverse	33.257 t.	—
<b>Totaal</b>	<b>1.643.244 t.</b>	<b>+ 6,4%</b>



Wat de export betreft, vallen twee feiten bijzonder op. Vooreerst het groeiend belang van de ro/ro-ladingen, die liefst 84% vertegenwoordigen van het globale afvoerpakket. Daarnaast is er ook de relance bij de chemische producten, waarvan de ladingen praktisch verdubbeld zijn. De reden hiervan hebben we zoëven toegelicht. Gezien de ro/ro-vrachten hier fel achteruitboerden is de exportbalans dan ook lichtjes regressief:

Afvoer 1-12/1990	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1990/89
Ro/ro-goed.	742.686 t.	- 10,6%
Chemische pr.	109.053 t.	+ 98,5%
Bouwmater.	7.915 t.	x 7
Landbouwpr.	6.084 t.	nieuw
Diverse	10.839 t.	-
<b>Totaal</b>	<b>876.577 t.</b>	<b>- 2,1%</b>

Wanneer we nu de eindbalans opmaken bekomen we een positief saldo dank zij het expansieve importpakket. De

groeivoet bedraagt 3,1% en de geboekte 2.519.821 ton goederen zijn topcijfers. De Oostendse handelshaven volgde aldus de progressieve trend waargenomen in de drie andere Belgische zeehavens tijdens het voorbije jaar. Hier volgen de eindcijfers:

Oostende 1-12/1990	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1990/89
Aanvoer	1.643.244 t.	+ 6,4%
Afvoer	876.577 t.	- 2,1%
<b>Totaal</b>	<b>1.519.821 t.</b>	<b>+ 3,1%</b>

Wel jammer dat er in 1990 opnieuw geen schot kwam in het renovatieplan en dat de verantwoordelijken voor de concrete realisatie ervan zich verder onledig hielden met eindeloze palabers. Als bij wonder bleef Oostende toch de eerste passagiershaven en de 2de ro/ro-haven van het land. Maar zoals in vorige bijdragen cijfermatig aange-toond, verliest Oostende evenwel veel van zijn marktaandeel in de Kanaaltrafiek.

## De haven van Nieuwpoort in 1990

Qua visserijactiviteiten was 1990 beslist een slecht jaar voor de Nieuwpoortse haven. Zowel de aanlandingen als de besommingen verminderden ten opzichte van het vorige jaar. Daarentegen was de commerciële handelsvaart expansief gelet op de gunstige conjunctuur in de bouwsector.

Zowat 670.736 ton zandwinningsprodukten werden er vorig jaar aangevoerd en dit was immers 8,1% beter dan in 1989.

Toch bleef men fel onder het peil van 1988, toen 904.670 ton geboekt werden. In dat jaar had de realisatie plaats van de verbinding Nieuwpoort Bad - E40, waarvoor een grote hoeveelheid zandprodukten via maritieme weg aangevoerd werd.

In 1989 waren deze werken al beëindigd, wat een gevoelige daling van de aanvoer voor gevolg had. Met een heropflakking van de activiteiten in de bouwsector zorgde 1990 evenwel voor een zekere compensatie, wat zich dan ook uitdrukte in een stijging van de maritieme aanvoer met 8,1%. Stippen we hierbij aan dat de bescheiden balans van 670.736 ton zeegoederentrafiëk verwezenlijkt werd door het aankopen van 659 zeeschepen, wat de stadskas zo'n 12 miljoen BEF aan havenrechten opbracht.

Deze schepen zijn baggerboten van het estuarium-type, die zand- en grintprodukten in de zuidelijke Noordzee baggeren en ze aan de terminal van de n.v. Nieuwpoortse Handelsmaatschappij komen lossen. Die is gelegen op de rechteroever van de IJzer, rechtover de vismijn, en vandaar worden de grintsoorten per vrachtwagen naar het onmiddellijke achterland vervoerd.

Deze terminal is vrij rudimentair en daarom ook voorziet een renovatieplan in de modernisering van de terminal door ondermeer de verlenging van de aanlegkaai met zo'n 200 meter en de uitdieping van de vaargeul tot min. 4,5 meter. Dit projekt dateert van 1988, maar schijnt in de mapen te blijven net zoals dit het geval is met het beruchte Masterplan voor de Oostendse haven.

Alhoewel de zeegoederentrafiëk in de Nieuwpoortse haven beperkt blijft tot de aanvoer van deze bouwmaterialen, is er toch een langzame diversificatie in de trafiek waar te nemen, want naast de klassieke zand- en grintsoorten, voerde Nieuwpoort ook kalksteen en zeeschepen aan. Aldus zag de maritieme trafiek in 1990 er als volgt uit:

Produkt	Schepen	Tonnen
Zeezand	436	371.164
Grint	205	286.311
Rijnzand	13	9.208
Kalksteen	2	2.336
Schelpen	3	1.717
<b>Totaal</b>	<b>659</b> (+ 9,5%)	<b>670.736</b> (+ 8,1%)

Hoe de zeegoederentrafiëk er evolueerde tijdens de laatste zeven jaren vernemen we nu a.d.h. van volgende tabel:



Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1983	333.766 ton	—
1984	265.978 ton	- 20%
1985	369.119 ton	+ 47%
1986	449.027 ton	+ 21%
1987	545.612 ton	+ 21%
1988	904.670 ton	+ 65%
1989	620.177 ton	- 31%
1990	670.736 ton	+ 8%

Voor de Nieuwpoortse vissershaven zag de eindbalans 1990 er daarentegen niet bepaald rooskleurig uit. Inderdaad, slechts 1.558 ton vis werd er aangevoerd voor een globale bruto-waarde van 151,8 miljoen BEF. Dit was respectievelijk 9,5% en 3,6% minder op jaarbasis.

De oorzaken van deze regressie zijn van diverse aard. Zo waren er de verminderde vangstquota, de voorjaarsstormen die de kleine Eurokotter aan de kade vastkluisterden, het vangstverbod in het westelijk Kanaal, het bemanningstekort, de halvering van de tongprijzen, het barslechte gulseizoen, en de herhaalde pech in de visserijvloot, en de gevoelige daling van de tongaanvoer.

Qua vlootbestand verloor Nieuwpoort 2 vaartuigen in 1990, terwijl er één andere in de vaart kwam. Aldus telde de

Nieuwpoortse vissersvloot 34 eenheden in totaal. Van de modernisering van de vloot kwam er vorig jaar dus weinig in huis, maar dat was ook het geval te Zeebrugge en Oostende.

Tot slot van ons overzicht brengen we hieronder de evolutie van aanvoer en besommingen sedert 1979. We zien onmiddellijk dat de aanvoer omzeggens gehalveerd werd in de periode 1979-86 maar dat 1987 een relance inluidde en 1988 tot een topjaar uitgroeide:

Jaar	Aanvoer in ton	Besomming in miljoen BEF
1979	2.677	103,9
1980	2.389	101,5
1981	2.371	98,8
1982	1.469	81,2
1983	1.253	83,2
1984	1.534	89,0
1985	1.283	113,5
1986	1.345	113,2
1987	2.037	173,2
1988	2.152	173,9
1989	1.734	159,6
1990	1.558	151,8

## BELGISCHE REDERSVERENIGING JAARVERSLAG 1990

Op 23.5.1991 werd het jaarverslag 1990 van de Belgische Redersvereniging voorgesteld door de Heer J. Saverys, Voorzitter van de Vereniging.

Hieronder volgen de krachtlijnen van dit belangrijk verslag. Het jaar 1990 wordt gekarakteriseerd door het einde van de uitbating van schepen onder Belgische vlag.

Op 7.11.1990 werd na 2 jaar onderhandelingen tussen de Luxemburgse Overheid en de Belgische reders door het Luxemburgse Parlement de wet op het vlagregister gestemd.

Dit Luxemburgs register is operationeel sinds 2.1.1991. Op 17.1.1991 werden de eerste Belgische schepen uitgevlagd naar Luxemburg en einde april 1991 werd de operatie - op enkele uitzonderingen na - beëindigd.

Op 28.3.1991 werd de Luxemburgse Redersvereniging opgericht met zetel in Luxemburg. Deze vereniging heeft voorlopig enkel Luxemburgse «bareboat charterers» als lid.

Op 20.12.1990 werd door het Belgisch Parlement de nieuwe wet op de Registratie van Zeeschepen goedgekeurd.

Deze wet voorziet de mogelijkheid van rompbevrachting (bareboating) en schaft o.a. de achterhaalde wet van 1965 op de nationaliteit van zeeschepen af.

De uitvoeringsbesluiten doorlopen nog de administratieve procedures en kunnen eerlang verwacht worden.

Hiermee sluit België zich na vele jaren uiteindelijk aan bij de moderne trend in het zeerecht inzake de exploitatie van schepen.

Eén en ander heeft zich afgespeeld in een bijzonder ongunstig jaar met een zwakke economische situatie in de U.S.A., het ontzuuchteringsproces van de liberalisaties in het Oostblok en de perikelen in de Golf.

De volumes in het vervoer van *droge stortgoederen* stegen met minder dan 1% tegenover 3% in 1989.

De *tankvaart* werd gevoelig beïnvloed door de gebeurtenissen in het Midden Oosten en registreerde sterke schommelingen.

De *lijnvaart* kan alleen maar omschreven worden met een «understatement»: dramatisch! De dalende tendens blijft aanhouden.

Het aantal beschikbare *arbeidsplaatsen* stabiliseert zich rond de 1150 met een totaal beschikbaar contingent van 2200 zeelieden ingeschreven in de Pool der Zeelieden. Deze worden tewerkgesteld op schepen onder Luxemburgse vlag.

In 1990 hebben 280 officieren en 115 scheepsgezellen de Pool verlaten.

Het gemiddelde verloop bedraagt 30% voor de officieren en 9% voor de scheepsgezellen. De aanhoudende trend heeft tot gevolg dat reële tekorten worden vastgesteld voor de officieren en dat meer en meer moet beroep gedaan worden op vreemdelingen.

De werkloosheid belooft nog nauwelijks 4% van het beschikbare contingent.

Ernstige inspanningen worden geleverd door zowel Informar (Centrum voor Maritieme Informatie) en de Hogere Zeevaartschool om nieuwe kandidaat-officieren aan te trekken.

Hierbij speelt de voorgenomen hervorming van het marietiem hoger onderwijs een voorname rol door zich hopelijk in te kaderen in de Europese beweging tot een verkorte opleiding die meer gericht moet worden op praktische vaardigheden.



# OOSTENDSE PASSAGIERSTRAFIEK STERFT UIT

Sedert het topjaar 1977 is het passagiersverkeer op de Oostende-Doverlijn gestadig achteruitgegaan. Eind 1990 beliep het geleden verlies bijna 1 miljoen passagiers of ruim 31%.

Hierdoor slonk het marktaandeel van RMT in de globale Kanaaltrafiek van 25% op 6% tijdens die periode. In het vooruitzicht van de grote omwenteling die zich vanaf 1993 zal voltrekken in de Westeuropese transportsector, is het wel nuttig hieruit de passende conclusies te trekken.

De regelmatige lijndiensten tussen Oostende en Groot-Brittannië dateren van 1846. Tot in 1972 bleven deze diensten uitsluitend op de toeristische trafiek toegespitst. Het vooroorlogs recordjaar was 1937 met 750.000 passagiers en 12.500 personenvervoertuigen vervoerd door de Belgische pakketboten en ferries.

Na de tweede wereldoorlog kwam het verkeer langzaam weer op gang. In de periode 1960-70 nam het verkeer met 10% toe en in de jaren 1970-77 met liefst 17%. Laatstgenoemde jaren waren beslist de beste die RMT ooit kende op gebied van passagierstrafiek.

## Periode 1970-77 bijzonder bloeiend

In die heilzame periode 1970-77 situeren zich twee voorname feiten. Vooreerst de oprichting van de Regie voor Maritiem Transport in 1971. Vervolgens de poolvorming tussen RMT en British Rail onder de merknaam Sealink in 1972. Ook dat jaar kwam een belangrijke innovatie: voortaan zouden polyvalente ferries naast passagiers ook ro/ro-vrachten vervoeren.

Na het topjaar 1977 trad een langzame regressie in ondanks het feit dat mei-1981 twee jetfoils op de Doverlijn werden ingezet. Gedurende de periode 1977-90 liep de trafiek dus gestadig achteruit en beliep het verlies zowat 885.000 passagiers, hetzij 31%. Hier volgt het detail:

Jaar	Aantal Passagiers	Index
1937	750.000	—
1965	1.937.000	81
1970	2.133.000	100
1972	2.040.000	97
1977	2.784.000	130
1978	2.720.000	127
1979	2.664.000	125
1980	2.862.000	134
1981	2.407.000	112
1983	2.418.000	113
1985	2.443.000	116
1986	2.039.000	94
1988	2.096.000	98
1989	1.800.000	87
1990	1.899.000	89

Stippen we hierbij aan dat het jaar 1980 de blokkade van de Franse Kanaalhavens kende en dat 1988 gekenmerkt werd door de stakingen bij P&O, wat de kleine pieken ten gunste van RMT verklaart.

Een vergelijking met de Franse veerhavens is bijzonder relevant voor Oostende. Alzo is gedurende de periode 1974-90 het marktaandeel van de rij Dieppe-Boulogne-Calais-Duinkerke gestegen van 64% naar 83%, terwijl gedurende dezelfde jaren het marktaandeel van Oostende

slonk van 25% tot 6%. Deze cijfers gelden wel degelijk voor de passagierstrafiek op de Kanaalroutes.

Het is dan ook duidelijk dat het passagiersverkeer aan de Oostende terminals sedert 1977 kwantitatief achteruitboort en ook zijn aandeel in het globale Kanaalverkeer ziet slinken ondanks het feit dat deze trafiek een uitgesproken groeimarkt blijft.

## Sealink-periode gunstiger dan P&O-samenwerking

Hierboven zeiden we dat RMT in 1972 met British Rail ging samenwerken onder de merknaam Sealink. Deze poolvorming duurde tot in 1985 en viel bijzonder gunstig uit voor de Oostende Dover/Folkestone-lijnen. Inderdaad, gedurende die 14 jaar steeg het passagiersverkeer met liefst 19% zoals blijkt uit onze tabel hierboven.

In 1986 veranderde RMT van partner en ging met Townsend-Thoresen coöpereren, dewelke achteraf door P&O opgeslorpt werd. Deze keuze viel niet bepaald voordelig uit voor de Oostende-Doverlijn gezien P&O zijn eigen autonome Kanaaldiensten bleef bevorderen ten nadele van Oostende. Aldus slonk de passagierstrafiek er van 2.443.000 tot 1.899.000 eenheden gedurende de jaren 1986-90, hetzij met ruim een half miljoen of 22%.

Daar de verdeling der inkomsten van de pool RMT/P&O op basis van de groepstrafiek gebeurt, haalde RMT evenwel financieel baat uit deze samenwerking, althans in 1986 en 1987. De langdurige stakingen bij de Britse rederij in 1988 drukte nadien heel zwaar op de inkomsten van de pool tijdens dat jaar en ook 1989 was financieel minder gunstig voor RMT.

Qua toeristisch voertuigenverkeer noteren we een quasi gelijklopende evolutie. Evenwel dient aangestipt dat de progressie hier tot 1980 aanhield om daarna te regresseren, terwijl de passagierstrafiek reeds vanaf 1977 achteruitboorde. Dit is toe te schrijven aan het feit dat in de zeventig jaren steeds meer reizigers over eigen vervoermiddelen beschikten, terwijl de groepsreizen per autocar bijzonder expansief waren.

Hier waren de topjaren te situeren in de periode 1970-80 met eventjes 58% groei. Na 1980 ging het evenwel vlug bergaf.

Zo verloren de jaren 1980-90 zowat 133.000 voertuigen-eenheden of 34%. Vergeleken bij de achteruitgang van het passagiersverkeer mogen we stellen dat de Oostende-Doverlijn tijdens het voorbije decennium zowat 1/3 van haar toeristische trafiek verloor. Opmerkelijk is het feit dat het vooral de gemotoriseerde passagiers zijn die de ferries van RMT deserteren want de jetfoils boeken relatief veel succes.

De langzame degradatie van de toeristische trafiek heeft veel oorzaken en deze zijn herhaaldelijk toegelicht geweest in vorige artikels. Bondig samengevat: een verschuiving van deze trafiek naar kortere vaarroutes met gunstiger geografische ligging tegenover de grote Britse steden, de concentratie te Oostende van de trafiek op Dover, het inleggen van jumboferries en hovercrafts vanuit Franse havens, de verouderde havenaccommodaties te Oostende, en de on-efficiënte samenwerking tussen RMT en P&O.

Kortom heeft RMT zich niet weten aan te passen aan de kenteringen die zich vooral in de jaren zeventig voordeden op de Kanaalroutes. In het perspectief van de nakende ingebruikneming van de Eurotunnel is dit beslist geen hoopvolle vaststelling.



# GENT HAALDE 24 MLN TON EN ANTWERPEN RUIM 102 MLN TON

Gedurende 1990 liepen 3.694 zeeschepen de haven van Gent binnen met een gezamenlijke bruto register tonnenmaat van 23.878.704 ton. Dit is in vergelijking met 1989 een daling met 532 zeeschepen. Niettemin steeg de totale Bruto Register Tonnenmaat met 2.151.773 ton.

De statistieken van het maritiem goederenverkeer zijn voor 1990 bijzonder gunstig. De totale goederenoverslag bedroeg 24.438.553 ton, wat in vergelijking met 1989 een toename is met 1.391.692 ton of + 6,04%.

Deze gunstige evolutie is voornamelijk te danken aan de belangrijke toename van de aanvoer. In totaal werden 19.066.056 ton goederen aangevoerd. Ten opzichte van 1989 betekent dit een stijging met 1.462.003 ton of + 8,30%.

De hoeveelheid afgevoerde goederen nam daarentegen lichtjes af. In totaal werden 5.372.497 ton goederen afgevoerd. Dit is een afname met 70.311 ton of - 1,29%.

Over het hele jaar 1990 werden volgens de opgave van de Havenkapiteinsdienst 102.009.165 ton goederen over zee langs de haven van Antwerpen vervoerd. Dit komt neer op een stijging met 6,6 miljoen ton, vergelijken met het jaarresultaat van 1989 of van bijna 7%.

Er werden 62,3 miljoen ton goederen uit zeeschepen gelost; 5,4 miljoen ton of 9,5% meer dan in 1989.

Anderzijds werden 39,7 miljoen ton zeevracht aan boord van zeeschepen geladen; 1,2 miljoen ton of 3,1% meer dan in 1989.

De cijfers tonen aan dat het bijzonder gunstig resultaat vooral gerealiseerd werd langs de aanvoer, en met name op het gebied van stukgoederen (+ 9%); van droge bulkclading (+ 7%) als van vloeibare bulk (+ 14%).

Globaal werden circa 43,5 miljoen ton stukgoederen behandeld in de haven (+ 3,2%). Hiertegenover staat 32,6 miljoen ton droge bulkclading (+ 8,6%) en 25,8 miljoen ton vloeibare bulk (+ 11,4%).

Het stukgoed is samengesteld uit 16,5 miljoen ton containergoederen (+ 9,8 % in vergelijking met vorig jaar); 3,3 miljoen ton volgens de rij-op/rij-af-techniek en 22,7 miljoen ton conventioneel stukgoed, waarvan circa 15 miljoen ton als eenheidslading beschouwd mag worden.

Het vervoer over zee van ijzer- en staalwaren steeg bij de aanvoer, daalde bij de afvoer en stabiliseerde zich globaal bekeken in vergelijking met 1989 rond 10 miljoen ton.

Non-ferro metalen en opgezakte meststoffen daalden, voornamelijk bij de afvoer.

Merkwaardige stijgingen noteerde men bij aanvoer van:

- hout: + 10% (tot 907.121 ton);
- papier en pulp: + 3,2% (tot circa 2,5 miljoen ton);
- vers fruit: + 17% (tot circa 1,4 miljoen ton).

Bij afvoer stelde men bij graangewassen met 770.000 ton een verdubbeling en bij de afvoer ter zee van bloem en van suiker gezamenlijk een stijging van 18% (tot haast 2,5 miljoen ton) vast - in vergelijking met vorig jaar.

Wat het vervoer van vloeibare bulkclading betreft, blijven aardolie en hoofdzakelijke petroleumprodukten kortweg, de toon aangeven.

Zo werd er in 1990 circa 6,0 miljoen ton ruwe aardolie over zee aangevoerd (+ 9%) en anderzijds werden circa 18,6 miljoen ton petroleumderivaten in beide richtingen vervoerd of circa 11% meer dan in 1989.

Zoals bij de aanvang reeds vermeld werd, kon men zich in de haven eveneens verheugen over gunstige behandelingsresultaten in de sector van de stortgoederen.

Zo registreerde men opmerkelijke winst bij:

- ertsen (+ 8,8%) tot circa 13,5 miljoen ton;
- kolen (+ 3,4%) tot circa 7,6 miljoen ton terwijl de meststoffen in bulk met + 5% (tot circa 5,2 miljoen ton) toenamen daalde het zilverzandverkeer met - 5,6%, van 915.000 ton in 1989 tot circa 864.000 ton in 1990.

Tot slot van deze rubriek weze vermeld dat globaal de aan- en afvoer van graangewassen in bulk in 1990 met de helft gestegen is tegenover 1989, namelijk van 2 tot circa 3 miljoen ton.

Het hoger genoemde zeeverkeer in de haven werd in 1990 waargenomen door 16.764 zeeschepen met een gezamenlijke scheepscapaciteit van 140.830.679 BRT/BT. Uit de laatste cijfers leidt men een numerieke vermindering van het aantal zeeschepen af in vergelijking met 1989 doch een aanzienlijke stijging van de gemiddelde en totale scheepsruimte.



## N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9042 GENT  
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling  
lengte 140 m.

Tel. werv  
(091)45.04.01  
Telefax (091)45.99.81

Droogdokken  
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok  
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)  
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)



# Oostendse handelshaven activeert haar ro/ro-trafiek

Tijdens het eerste semester 1991 slaagde de Oostendse handelshaven erin haar zeegoederentrafiëk met 3,9% op te drijven dank zij de forse groei van het ro/ro verkeer op de Ramsgate-lijn.

Inderdaad is de ro/ro-trafiëk van Sally-Schiaffino met liefst 10,6% gestegen tijdens het voorbije semester, dit is zowat 66.000 ton in globo. Vooral de aanvoer te Oostende is fors toegenomen zoals blijkt uit onderstaande tabel:

Ro/ro-traf. 1/6/1991	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1991/90
Aanvoer	307.892 t.	+ 16,7%
Afvoer	376.645 t.	+ 6,1%
<b>Totaal</b>	<b>684.627 t.</b>	<b>+ 10,6%</b>

De toename van het ro/ro-verkeer op de Ramsgate-lijn is te danken aan het efficiënt beleid van de rederij Sally LTD, die vorig jaar de activiteiten van Schiaffino Ferries te Oostende overnam. De bezettingsgraad van de twee ferries werd opgevoerd en het aantal overvaarten met zo'n 10% verhoogd. Warempel een opmerkelijk feit wanneer men bedenkt dat het vrachtvervoer bij vele ferrymaatschappijen daalde gedurende die periode. Zo verloor de Oostende-Doverlijn van RMT/P & O niet minder dan 15,7% aan vracht tijdens het voorbije halfjaar.

Voor de periode juli-september 1991 wijzen voorlopige cijfers op een nieuwe trafiekverhoging met zowat 5%. Dit is te danken aan het inleggen begin juli van de «Bazias 4», een vrachtferry met een capaciteit van 85 trailers. Begin oktober kwam het zusterschip «Bazias 3» de Oostendse Sallyvloot vervoegen, wat de trafiekcijfers verder zal activeren. Het ziet er dus naar uit dat de Sally Ferries een flinke compensatie zullen leveren voor het kwijnende vrachtverkeer van de pool RMT/P & O.

## Halfjaarlijkse balans met 3,9% winstgevend

Hoofdzakelijk te danken aan de «boom» van de ro/ro-trafiëk is de halfjaarlijkse balans van de handelshaven met 3,9% expansief. Vooral bij aanvoer te Oostende is de trafiektoename het scherpst afgetekend zoals hieronder blijkt:

Oostende 1-6/1991	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1991/90
Aanvoer	897.215 t.	+ 5,1%
Afvoer	425.918 t.	+ 1,5%
<b>Totaal</b>	<b>1.323.133 t.</b>	<b>+ 3,9%</b>

Qua aanvoer noteren we een stijging van alle grote zee-trafiëken met uitzondering van de chemische produkten en de ferrochroomvrachten. Zowat 35% van het globale aanvoerpakket bestaat uit ro/ro-goederen zoals we dit in detail kunnen opmerken:

Aanvoer 1-6/1991	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1991/90
Bouwmater.	355.222 t.	+ 1,5%
Ro/ro-goed.	307.982 t.	+ 16,7%
Petroleumpr.	108.521 t.	+ 1,7%
Chem. prod.	72.938 t.	- 1,6%
Sepeoliet	25.874 t.	+ 50,9%
Ferrochroom	16.950 t.	- 27,7%
Diverse	9.728 t.	-
<b>Totaal</b>	<b>897.215</b>	<b>+ 5,1%</b>

Qua afvoer valt de gevoelige achteruitgang te noteren van de chemische produkten afkomstig uit het CNO/UCB-bedrijf van Zandvoorde. Merken we ook op dat de ro/ro-ladingen zo'n 88% van het globale exportpakket uitmaken:

Afvoer 1-6/1991	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1991/90
Ro/ro-goed.	376.645 t.	+ 6,1%
Chem. prod.	45.368 t.	- 24,7%
Houtsoorten	1.727 t.	- 8,7%
Diverse	2.178 t.	-
<b>Totaal</b>	<b>425.918 t.</b>	<b>+ 1,5%</b>

Kort samengevat wordt de evolutie van het zeegoederen-verkeer in de Oostendse handelshaven thans gekenmerkt door een forse stijging van de ro/ro-vrachtrafiëk verzekerd door de Sally Ferries, in die mate dat deze vrachten ruim 52% vertegenwoordigen van de globale trafiek. Alzo zien we de stadshaven langzaam evolueren naar een ro/ro-haven voor shortsea-diensten op Engeland.



Par Henri ROGIE

## La côte belge devient un centre pour croisières en mer

Depuis le mois de mai 1991, le touriste séjournant au littoral belge peut s'offrir une mini-croisière à bord du «SEASTAR» qui fait la navette entre Ostende et Nieuport. Il s'agit d'un M/S d'une capacité de 400 passagers qui a son poste d'amarrage au dock Montgommery. Mais il y a aussi les croisières à bord de voiliers hauturiers, ceci le long des côtes belges et aussi à destination de ports voisins.

C'est ainsi que l'armement Walk About de Deerlijk inaugurerà la mi-juillet des croisières d'un jour en mer du Nord au départ d'Ostende. Dans ce but, trois grands voiliers, dont un trois-mâts imposant, seront mis en ligne. Ces navires auront un poste d'amarrage fixe dans le Vlotdok du port de commerce derrière l'écluse Demey. Ils y appareilleront chaque jour de la semaine à 9 heures 30.

## Le trois-mâts «Nausikaa» comme navire amiral

Les voiliers que l'armement belge y alignera sont le «Walk About I», un schooner de 13 mètres offrant le gîte à 10 passagers, le «Helsman 65», un maxi de 20 mètres, et le «Nausikaa», un imposant trois-mâts de 54 mètres.

Le «Nausikaa» est un ancien Islandais qui a été transformé en voilier sur un chantier de Gdansk en Pologne. Ces travaux de rénovation sont l'oeuvre de l'entreprise Top-Sel, le premier chantier naval polonais privatisé avec l'aide de l'Europe occidentale, en l'occurrence le manager P. Lagrou de Gand. Les dimensions du trois-mâts sont 54 m x 7,6 m x 3,2 m et se voilure couvre 850 m<sup>2</sup>. Il a un déplacement de 180 tonnes et possède un moteur diesel auxiliaire de 400 cv.

Le «Nausikaa» sera donc mis en service comme voilier-cruiser et offrira place à 120 passagers. Il a aussi été adapté pour pouvoir y organiser fêtes et congrès et, à cet effet, une cambuse complètement équipée y a été aménagée. A partir de l'été 1992, des croisières de 8 jours et de 15 jours seront organisées et dans ce but, 23 cabines avec douche et toilette individuelles y seront aménagées. Pour plus de renseignements sur l'organisation des croisières actuelles: tél. (059) 33 10 77.

## Channel Sailing et Northsea Sailing comme atouts supplémentaires

Les amateurs de la voile auront aussi l'occasion, cet été, de faire appel à Channel Sailing qui met 7 voiliers hauturiers à leur disposition. Ceux-ci pourront être loués seuls aux loups de mer, tandis que les débutants seront accompagnés d'un skipper professionnel. Ces voiliers mesurent de 8,5 à 13 mètres et peuvent être loués à Ostende soit pour 1 jour, un weekend, ou toute une semaine. Des cours théoriques et pratiques de navigation sont aussi donnés par l'armement. Pour tous renseignements: tél. (091) 22 05 71.

Toujours à Ostende, cette fois au dock Mercator situé en plein coeur de la cité, voici North Sea Sailing qui nous offre cet été diverses formules de croisières individuelles et en groupes. Six yachts hauturiers sont prêts à cet effet et offrent chacun une capacité de 16 passagers. Des croisières de plusieurs jours sont possible, ceci à destination de la France, de l'Angleterre et des Pays-Bas. Quant à plus d'information à ce sujet: tél. (059) 32 46 51.

## La côte belge comme centre de croisières à la voile

Il n'y a pas qu'Ostende qui inaugure cette année des croisières en mer. En effet, Nieuport vient de prendre l'initiative d'organiser des croisières de weekend à destination de ports britanniques, français et hollandais. Ici, c'est l'armement Antares qui a équipé six yachts de haute mer à cet effet? Des croisières sont également possible le long de la côte belge, tandis que des cours pour l'obtention du brevet de yachtman peuvent aussi être suivis auprès de l'armement. Pour tous renseignements: tél. (02) 762 51 54.

Ainsi voyons-nous Ostende et Nieuport s'organiser comme centres de croisières à la voile le long de la côte et à destination de ports voisins. Diverses formules charters nous sont donc proposées et cela tant pour les touristes que pour les vrais loups de mer.

Qui veut tout savoir sur les sports et récréations nautiques au littoral belge, peut demander la brochure «Water recreatie in West-Vlaanderen» à Westtourisme-Bruges, tél. (050) 38 02 96.



# La RTM en perte de vitesse

Lorsqu'on analyse les chiffres du premier bilan semestriel 1991 du pool RTM / P&O Ferries, on constate que le trafic sur la ligne Ostende-Douvres continue à régresser sérieusement. Ce sont surtout les cargaisons ro/ro qui accusent la perte la plus sensible.

En effet, pour les six premiers mois de l'année présente, le trafic ro/ro à bord des ferries de la RTM affiche un recul de 15,7%. Tant les chargements que les déchargements aux terminaux ostendais enregistrent une perte pratiquement identique comme nous l'indique le tableau suivant :

Trafic ro/ro 1/6/1991	Nombre de trailers	Evolution 1990/91
Arrivages	22.694	- 13,4%
Sorties	22.124	- 17,9%
<b>Total</b>	<b>44.818</b>	<b>- 15,7%</b>

La RTM attribue ce recul à la reprise des relations commerciales entre l'Europe occidentale et les pays de l'Est. Il est toutefois surprenant d'apprendre que seule la RTM serait touchée par ce phénomène, car la ligne Ostende-Ramsgate des Sally Ferries affiche des chiffres nettement expansifs au cours de la même période.

En réalité, la RTM se voit victime de la stratégie de son partenaire P&O qui favorisent ses lignes autonomes à partir de Zeebrugge, cela au détriment d'Ostende. Ce qui plus est : afin d'obtenir une meilleure répartition des recettes du pool lors de la signature du nouvel accord de coopération, P&O aurait mis son partenaire sous pression en favorisant explicitement ses terminaux de Zeebrugge. Ce nouvel accord vient d'ailleurs d'être conclu sur une phase de répartition toutefois identique, à savoir 37% des recettes ro/ro et 55% des recettes passagers pour la RTM. Il est donc à craindre que P&O ne change guère sa politique envers la liaison d'Ostende.

Nous disions donc que le transit ro/ro de la ligne Ostende-Douvres avait chuté de 15,7% au cours du récent semestre. L'année passée, ce recul s'était déjà élevé à 11,4%. Ainsi, depuis l'exercice record de 1984, le trafic ro/ro de la RTM n'a cessé de rétrograder au point d'accuser une perte cumulée de 28% au cours des sept dernières années. Le travail en pool avec P&O n'a donc pas réussi à activer le rendement de la RTM, mais se sera limité à assainir quelque peu sa situation financière.

## Le trafic passagers également en régression

Le trafic touristique de la RTM était, lui aussi, en nette régression au cours du récent semestre. Le recul était toutefois moins prononcé, bien qu'il accusait encore 5,6%.

Ce sont essentiellement les ferries qui attirent moins de touristes car la perte s'élève ici à 7,1%. Les deux jetfoils offrent toutefois quelque compensation en réalisant un léger gain de 1,1%. Ceci est uniquement dû aux excursions organisées vers les villes du sud de l'Angleterre. En voici le dernier bilan :

Passagers 1-6/1991	Nombre	Evolution 1990/91
Ferries	565.895	- 7,1%
Jetfoils	145.314	+ 1,1%
<b>Nombre</b>	<b>711.209</b>	<b>- 5,6%</b>

Notons que le succès des jetfoils est en baisse. Le pauvre rythme de croissance de 1,1% en témoigne car il s'élève à 8,3% l'an passé. Cette évolution régressive n'est guère surprenante lorsqu'on sait le désordre qui règne au terminal ostendais. D'autre part, les jetfoils ont souvent des pannes techniques, ce qui n'enchantent guère les passagers. C'est ainsi que nous avons récemment embarqué à bord d'un jetfoil à Ostende à 10.45 h pour n'atteindre Londres qu'à 20.30 h.

Encore une remarque concernant le trafic ferry. Jusqu'en 1990, c'était surtout les passagers piétonniers qui délaissaient les ferries car le nombre de véhicules touristiques transités augmentait légèrement. A présent, on constate que ce sont aussi les passagers motorisés qui se présentent moins nombreux. En témoigne le recul de 10,6% accusé au chapitre des véhicules accompagnés au cours du récent semestre :

Véh. touristiques 1-6/1991	Nombre	Evolution 1990/91
Entrées	43.873	- 10,7%
Sorties	45.589	- 10,5%
<b>Total</b>	<b>89.462</b>	<b>+ 10,6%</b>

Pour conclure, retenons que la ligne Ostende-Douvres continue sa lente régression entamée depuis la formation du pool RTM/TT-P&O. C'est surtout le recul du trafic ro/ro qui est inquiétant car le jumbo-ferry Prins Filip a été spécialement conçu pour le transport de plus grands volumes de fret ro/ro. Quant au moment où ce ferry géant entrera en service, signalons que le nouveau terminal ro/ro conçu à son intention ne sera finalement prêt qu'en octobre prochain.





# Le seacat: une nouvelle dimension au trafic transmanche

Lors d'une récente traversée de la Manche, nous avons pu constater le succès que remporte le Ferry catamaran SEACAT de l'armement Hoverspeed. Celui-ci opère depuis l'été dernier sur les liaisons Boulogne/Calais-Douvres. Sans conteste, ce nouvel engin révolutionnaire deviendra le ferry de demain sur les liaisons shortsea entre le continent et l'Angleterre.

En effet, en l'espace d'à peine 40 minutes, cet engin révolutionnaire nous a transportés dans des conditions absolument confortables de Calais à Douvres, à la vitesse moyenne de 35 noeuds. Le vent du nord, d'une force de 6 Beaufort, faisait à peine rouler le catamaran, ce qui nous permit d'organiser un drink en toute tranquillité dans le grand bar situé à l'arrière du navire. Nous n'éprouvons aucun gêne de bruit ou de vibrations car les 2 moteurs diesel Ruston 16 RK 270, d'une puissance de 3.600 CV, se trouvent dans les compartiments à l'extérieur de la coque, de chaque côté de la poupe. Ils sont chacun directement connectés à 2 «waterjets» qui assurent la propulsion et la manoeuvrabilité du navire.

Ces manoeuvres d'appareillage et d'accostage peuvent être suivies de près par les passagers qui disposent à cet effet d'une large plate-forme située derrière la passerelle. On y accède par deux escaliers reliés au pont passagers supérieur dont les côtés sont équipés de petites tables. Avec le pont passagers inférieur, le Sea Cat dispose de 450 places en tout. Quant au pont-garage situé en-dessous, il peut embarquer 80 véhicules touristiques via une rampe d'accès placée à l'arrière.

Notons encore qu'à l'arrière du catamaran, juste derrière le bar, est aménagé un pont ouvert où les passagers peuvent respirer à pleins poumons l'air du large et jouir pleinement de l'unique sensation de vitesse. Contrairement à l'hovercraft où les passagers sont comme rivés à leur siège, le Sea-Cat offre la possibilité de circuler partout librement et en toute sécurité. Il y a par conséquent suffisamment d'espace, tout comme à bord d'un ferry, mais le confort et le service y sont nettement meilleurs, tandis que la vitesse de croisière y est bien plus élevée.

Confort, vitesse, et facilité d'accès sont donc les atouts majeurs du Sea Cat qui, grâce à ces qualités, deviendra assurément le ferry transmanche de demain, cela tant pour les passagers piétonniers que pour les touristes motorisés. Rappelons encore ses dimensions: 74 m x 26 m x 7 pieds. Sa double coque est en aluminium et sa vitesse de pointe atteint 42 noeuds.

## Une nouvelle dimension au trafic transmanche

Dès sa mise en service, le Sea Cat connut un succès immédiat. C'est ainsi que durant la période du 1er juillet au 15 août dernier, pas moins de 22.000 véhicules touristiques et 115.000 passagers furent transités à bord des 2 Sea Cat en activité. C'est le 1er juillet écoulé que le Sea Cat «Hoverspeed France» inaugura la liaison Boulogne-Douvres, et le 20 juillet suivant apparaissait le *Hoverspeed Great Britain* sur la ligne Calais-Douvres. Depuis la mise en service de ces 2 ferries catamarans, les réservations chez l'armement Hoverspeed ont augmenté cet été de 20% comparé à la période correspondante de 1990.

Actuellement, la plan des traversées se présente comme suit: 4 traversées journalières du Sea Cat (3 en hiver) sur la relation Boulogne-Douvres, et 7 traversées journalières (6 en hiver) sur la liaison Calais-Douvres. Cette dernière relation aligne encore les grands hovercrafts, de sorte que ce sont 19 traversées qui y sont assurées en période estivale. Comme les Sea Cat opèrent également de nuit sur la ligne de Calais, c'est donc un service 24h sur 24 qui y est actuellement offert aux passagers transmanches.

Spécifions que tous les services Sea Cat au départ de Boulogne se font au terminal de la Gare Maritime, alors que les départs de Calais s'effectuent à l'Hoverport. A Douvres, les Sea Cat ont leur poste d'appareillage dans les Eastern Docks en attendant que leur soit aménagée une rampe ro/ro dans l'Hoverport. Ainsi voyons-nous que tant à Douvres qu'à Calais, on s'efforce de séparer le trafic ferry du trafic des hovercrafts et des SeaCat. Cette méthode de Sélection aux terminaux se fait évidemment au profit des passagers qui choisissent les modes de transports rapides.

Deux mois à peine après avoir été mis en service, on constate donc que le succès du Sea Cat est assuré. Son exploitation sur le plan technique est tout aussi satisfaisant: son entretien et sa consommation en carburant reviennent en effet jusqu'à 40% moins cher que l'hovercraft. C'est la raison pour laquelle la compagnie Hoverspeed à l'intention de remplacer progressivement tous ses hovercrafts par des SeaCat. Ce programme de modernisation devrait être terminé pour 1993.

Cinq SeaCat seraient alors alignés sur les liaisons Boulogne/Calais-Douvres.

Pour concure, il apparaît évident que le ferry catamaran Sea Cat apporte une nouvelle dimension au trafic transmanche. Il s'adresse surtout au trafic touristique de passagers et de véhicules personnels, alors que le ferry traditionnel a tendance à se spécialiser dans le trafic de frêt. Plus tard, de plus grands SeaCat pouvant transporter camions et trailer seront mis en service par Hoverspeed et ce jour-là, on assistera à une nouvelle révolution dans le transmanche qui verra tant le trafic commercial que touristique se concentrer sur les liaisons où opèrent les rapides catferries.





# Catherina Lebrun: een opmerkelijke vrouw

Mat./Mill. Y. Van Damme  
Mat./Mill. P. Bontinck

Caterina Lebrun, 27 jaar oud, woont te Brussel en is ongehuwd.  
Niets bijzonder denkt U? Dat zou zij voor ons misschien ook zijn, was het niet dat zij de eerste vrouwelijke dienstplichtige bij de Zeemacht is.  
Neptunus maakte met haar een afspraak voor een exclusief interview.



**Neptunus: Waarom heeft U bij het leger getekend?**

**C. Lebrun:** Toen ik 17 jaar was, wilde ik mij inschrijven aan de Kadettenschool te Laken. Mijn moeder vond echter dat ik eerst voor een «degelijk» diploma diende te zorgen. Ik heb mij toen daarom laten inschrijven voor een universitaire opleiding 'lichamelijke opvoeding'. Ik heb die studies toen niet afgemaakt omdat die richting mij toch niet echt lag.

Ik heb toen deelgenomen aan examens voor onderofficier, waarvoor ik slaagde. (nvdr.: de maximum-leeftijd om aan deze examens te mogen deelnemen is 25 jaar). Ik werd echter afgekeurd op medisch vlak wegens een overgewicht van 4 kilogram!

Daarna heb ik studies 'secretariaat' gevolgd. Ik deed het graag en heb daarop 1 jaar als secretaresse gewerkt. Na een jaar werd het werk voor mij te monotoon. Ik haat namelijk sleur en routine.

Ik ben eigenlijk al altijd militair in hart en nieren geweest. Een militaire carrière is voor mij het einde en ik ben een doorzetter.

In december 1990 hakte ik dan de knoop door. Ik besloot mijn werk op te geven en te tekenen als dienstplichtige. Ik ben hierbij niet over één nacht ijs gegaan, maar heb er lang over nagedacht.

Zonder iemand uit mijn omgeving ervan op de hoogte te brengen ben ik dan in februari naar Schaarbeek getrokken en heb er getekend als dienstplichtige. Niemand, noch mijn familie, noch mijn vrienden had ik iets verteld. Het was helemaal mijn beslissing. In mei mocht ik dan reeds mijn 'dag doen' in het C.R.S.. Deze keer werd ik ook op medisch vlak goedgekeurd.

Op 1 augustus diende ik mij in de kazerne van Sint-Kruis aan te melden. Daar begon mijn opleiding als marinefuselier.

**Neptunus: Waarom heeft U voor de Zeemacht gekozen?**

**C. Lebrun:** Vooral om te reizen, voor het avontuur, om mensen te ontmoeten en vreemde culturen te ontdekken. Daarenboven heeft mijn vader ook een opleiding bij de Zeemacht genoten. Later is hij overgestapt naar de burgervaart. In het leger had hij, naar ik meen, de graad van 'Eerste Meester', maar dat ben ik niet helemaal zeker. Ik zou natuurlijk graag varen, maar ik vrees dat de schepen, qua infrastructuur, nog niet op de aanwezigheid van vrouwelijke matroos-dienstplichtigen zijn voorzien.

**Neptunus: Maar waarom de opleiding van 'Marine-fuselier', toch ook niet de minst zware?**

**C. Lebrun:** Ik vind mijzelf tamelijk sportief, zodat de fysieke opleiding mij niet echt afschrok. De opleiding is ook niet zo zwaar als bij de para's. Mijn broer is paracommando geweest.

Voor al het feit dat ik geen saaie job wil en het avontuur dat ik kan beleven als marine-fuselier heeft mij uiteindelijk voor deze opleiding doen kiezen.



**Neptunus: Ben je van plan een beroeps carrière te beginnen en uit te bouwen in het leger?**

**C. Lebrun:** Ja hoor. Ik zou mij graag inschrijven voor de opleiding van onderofficier, volgend jaar. (1) In afwachting en als voorbereiding volg ik dus de opleiding als matroos. Het liefst zou ik later een functie als wapendeskundige uitoefenen. Instructeur van nieuwkomers-dienstplichtigen, zoals in het opleidingscentrum te Brugge, lijkt mij niets. Elke maand een nieuwe lichte dienstplichtigen hetzelfde aanleren is niets voor mij. De routine, hé!

**Neptunus: Hoe reageerden je ouders toen ze vernamen dat je bij het leger had getekend?**

**C. Lebrun:** Wel, zoals ik al zei, niemand uit mijn omgeving wist dat ik wou tekenen bij het leger, laat staan dat ik getekend had! Het was dan ook nogal een schok voor mijn moeder toen ze hoorde dat ik mijn job als secretaresse had opgezegd om een opleiding in het leger te beginnen en dan nog als dienstplichtige ook! Zij zag mij liever secretaresse blijven, een vaste en goed-betaalde job, maar ik ben nooit van plan geweest mijn hele leven achter een bureau te slijten. Zij was alleen een beetje boos over de wijze waarop ik had besloten om dienstplichtige te worden.

Achteraf verstond ze mij wel. Ze was zelfs enorm fier toen zij mij voor het eerst in mijn eerste uniform zag. Aan moederszijde zijn bijna alle familieleden militairen, o.m. mijn grootvader, mijn ooms, mijn tantes,... Enkelen onder hen hebben zelfs meegevochten in Algerije. Mijn moeder is namelijk van Frankrijk afkomstig. Mijn broer, die zelf para-commando is geweest, reageerde ook ongelooflijk positief. Toen ik het hem vertelde feliciteerde hij mij en vroeg waarom ik eigenlijk niet voor een para-commando-opleiding had gekozen.

Een gevolg van het feit dat ik mijn job als secretaresse heb opgegeven is dat ik nu weer bij mijn moeder woon. Zij vindt het niet erg. Voorheen woonde ik alleen, maar dat kan ik nu dus niet meer.

**Neptunus: Met ongeveer 4.000,- Bf. op een maand kom je inderdaad niet ver. Je hebt dan ook veel vrijheid moeten opgeven sinds je in het leger bent?**

**C. Lebrun:** Inderdaad, 'alleen wonen' kan ik mij niet meer veroorloven. Zelfs naar de bioscoop gaan met vriendinnen, uitgaan,... dat kan nu allemaal niet meer. Ik ben een grote vrijheid kwijt.

Maar ja, dat heb ik er graag voor over. Je moet inderdaad soms dingen opofferen, maar ik hou nu eenmaal van het leger en ik heb er tenslotte zelf voor gekozen!

**Neptunus: Wat vonden Uw vrienden en vriendinnen van Uw beslissing?**

**C. Lebrun:** Op het ogenblik dat ik had getekend, was ik lid van een judo- en taikido-club. Mijn vrienden had ik ook niets verteld, dus zij wisten nog van niets. Toen ik in mei aankondigde dat ik niet langer zou komen trainen, begon het raden. «Ga je verhuizen,...?» Toen zei mijn leermeester: «Je gaat naar het leger, hé?!» Ik was stomverbaasd, ik had nooit gedacht dat iemand het zou raden. Mijn leermeester zei dat hij het altijd had geweten en dat het echt iets voor mij was.

(1) Bij nader onderzoek door de redactie blijkt dat de opleiding tot tijdelijke onderofficier, waarbij men zich kan inschrijven tot de leeftijd van 35 jaar, sinds januari 1991 is afgeschaft. Gelet op de leeftijd van C. Lebrun zal zij nog enkel de graad van onderofficier kunnen behalen via sociale promotie. D.i. na 10 jaar dienst.

Negatieve reacties heb ik eigenlijk nooit gehad uit mijn directe omgeving.

Soms reageren onbekenden wel eens negatief. In Brussel gebeurt het dat, als ik in uniform rondloop, mensen nogal vreemd reageren.

Loop ik in burger rond, dan stopt men soms om mij te laten passeren; heb ik echter mijn uniform aan, dan word ik wel eens de pas afgesneden.

**Neptunus: Hoe was je eerste dag in het leger?**

**C. Lebrun:** Oh god, die dag vergeet ik nooit. Het was een donderdag, 1 augustus. Ik moest mij dus aanmelden in Sint-Kruis. Aan de wachtpost moesten we ons opdelen in twee groepen, de Nederlandstaligen en de Franstaligen. Ik stond daar als enige Franstalige. Al die Vlamingen waren minstens een kop groter dan ik.

Ik voelde mij dan ook niet echt op mijn gemak. Ik staarde voortdurend naar mijn voeten. Toen we naar het paradeplein gingen kon ik wel in een konijnepijp kruipen. Gelukkig werd ik goed ontvangen en zeer vlug door de andere dienstplichtigen in de groep opgenomen.

**Neptunus: Hoe was de reactie van de andere dienstplichtigen?**

**C. Lebrun:** Eerst was er natuurlijk ongeloof bij de jongens. Hoe is het mogelijk dat een meisje zich vrijwillig als dienstplichtige opgeeft, terwijl zij met grote tegenzin aan hun legerdienst beginnen? Ze dachten waarschijnlijk dat ik niet goed bij mijn verstand was.

Toen ik hen had uitgelegd waarom ik het had gedaan, werd ik zeer vlug geaccepteerd en in de groep opgenomen. Ik heb mij onmiddellijk aan hen aangepast. Ik kan immers goed omgaan met mannen. Ik haak altijd in op een conversatie, zelfs als het een typisch mannen-onderwerp is. Zelfs met hun 'macho'-grappen kan ik lachen.

**Neptunus: En de instructeurs?**

**C. Lebrun:** De eerste dagen waren ze wat onzeker en lachten ze voortdurend. Weldra zagen ze dat ik echt mijn best deed, dus discrimineerden zij mij noch in positieve, noch in negatieve zin. Dat heeft er ook toe bijgedragen dat het zo goed gaat met de jongens uit mijn peleton. Ik werd nooit voortgetrokken. Ik moet alles doen wat de jongens ook moeten doen.

**Neptunus: Dus U heeft volledig hetzelfde programma als de jongens? Ook wat de fysieke opleiding betreft?**

**C. Lebrun:** Ja hoor. Het zelfde programma. Mars, lopen,... allemaal hetzelfde. Natuurlijk kan ik niet even vlug lopen als de jongens, hun ritme ligt te hoog voor mij. Maar ik kan lang en ver lopen, tegen een lager ritme dan de jongens weliswaar. Ik loop nu ook niet aan een slakkegangetje, hé. Toen we in Brugge gingen lopen, gebeurde het wel eens dat er een Vlaming op mijn rug klopte en zei: «Allez filleke». Op zo'n moment kreeg ik weer volle moed en kon ik weer kilometers verder (lacht breed).

Maar je moet de werkelijkheid onder ogen durven zien. Een vrouw is een vrouw en heeft nu éénmaal niet dezelfde fysieke capaciteiten als een man. Daar moet je eerlijk in zijn. Het trekken op de armen bijvoorbeeld lukt bij mij niet zo best. Ik heb geen kracht in mijn armen.

**Neptunus: In Brugge sliep je waarschijnlijk in de kamer van de Damars, hier in Oostende zijn er geen kamers voor Damars voorzien. Waar slaapt U dan tijdens Uw opleiding in Oostende?**

**C. Lebrun:** Inderdaad, in Brugge sliep ik in de kamer van de Damars. Ik sliep er alleen, want de andere Damars waren allen met verlof.





In Oostende heb ik een kamer in de blok waar de onder-officieren verblijven. Ik heb een kamer in de 'transit', waar normaal gezien mensen in doortocht verblijven. Het is wel spijtig dat ik in een apart blok lig. Ik mis er namelijk de ambiance van een kamer waar een hele groep ligt. Ik sta er ook altijd alleen voor. Ik moet altijd aan alles zelf denken en moet er steeds voor zorgen dat ik nooit iets vergeet. Als je met een groep op een kamer ligt is er altijd wel iemand die je eraan herinnert iets niet te vergeten. Ik verlang niet in dezelfde kamer te liggen met de jongens, maar in dezelfde blok zou ook al veel zijn. Dan hoor je ook al eens muziek in een andere kamer en kom je al eens iemand tegen in de gang.

In Brugge mocht ik tot een bepaald uur op de kamer van de jongens van mijn peleton komen, maar hier in Oostende mag dat niet. Alleen als ik eens iets aan de P.O. moet vragen kan ik tot daar gaan, maar voor de rest is dat eigenlijk verboden terrein voor mij. Ik begrijp het eigenlijk niet. Niet dat ik daar altijd zou zitten, want 's avonds heb ik voldoende werk op mijn kamer. Ik moet mijn kamer alleen onderhouden, mijn kopers opblikken en ik moet regelmatig de lessen herhalen. Ik studeer regelmatig, want hetgeen in de klas wordt verteld over de wapens is natuurlijk compleet nieuw voor mij. Ik had voordien nog nooit een wapen in mijn handen gehad.

Ik zou eigenlijk toch graag in dezelfde blok van de jongens liggen. Natuurlijk moet je daar dan niet als een Marilyn Monroe in je naakje in de gang rondlopen, maar je profiteert daar dan toch een beetje van de ambiance die in de kamers van de jongens heerst.

**Neptunus:** Hoe was de reactie van de Damars in Brugge?

**C. Lebrun:** Wel, ik heb eigenlijk maar enkele dagen met hen op de kamer geslapen, omdat ze lange tijd met verlof

waren. Maar de kennismaking was niet zo best. Op een bepaald ogenblik kwam een Damar binnen en zei dat het bed waarin ik sliep dat van haar was en dat ik een ander bed moest nemen. Dat was het dus. Maar veel contact heb ik met hen eigenlijk niet gehad.

Hier in Oostende heb ik in de blok, waar ik slaap, een Engelse ontmoet. Zij verblijft hier in het kader van één of ander uitwisselingsprogramma. Wel, toen ik haar in de gang tegenkwam, kwam zij onmiddellijk naar mij en begroette mij hartelijk. Heel anders dan in Brugge. Zo'n reactie vind ik erg tof.

**Neptunus:** De kledij die U heeft gekregen, is die hetzelfde als dat van de jongens?

**C. Lebrun:** Nee, Natuurlijk niet. Een vrouw is immers anders gebouwd en reglementair is het dragen van een bijzonder uniform voorzien. Mijn eerste uniform is dat van de Damars. En... dit moet je zeker opschrijven. Het werkpak, dat ik heb gekregen, heeft geen zakken!!! Kijk maar. *(Ze toont ons inderdaad een werkbreek waarin geen enkele zak is aangebracht)* Ook in de werkvest zitten er aan de buitenkant geen zakken. Aan de binnenkant zitten er wel zakken, maar als je een riem draagt, wat bijna steeds moet, kun je toch niet bij die zakken.

Ik begrijp het niet. Een vrouw moet toch ook een zakdoek, een balpen, een notablokje of wat dan ook kunnen meenemen. In Brugge maakte een instructeur op een bepaald ogenblik een opmerking over het feit dat ik mijn sleutel aan een touwtje rond mijn nek droeg. Toen ik hem erop wees dat ik geen zakken had, moest hij wel toegeven dat dat de enige wijze was om mijn sleutel veilig mee te nemen. *(Wij suggereren haar voorzichtig om zelf zakken te maken, desnoods om een mannenbroek te halen in de Q.M.)* Ja, dat is nog eens een goed idee! Oh ja, de bottines vind ik O.K..



**Neptunus: En Uw haar, moest dat worden ingekort?**

**C. Lebrun:** Vroeger had ik lang haar, tot hier. *(Ze wijst naar het onderste puntje van haar rug)* Ik heb het dus wel ingekort, maar men heeft mij gezegd dat ik mijn haar niet op mijn schouders mag laten rusten. Ik steek het daarom altijd op. Dat deed ik ook al toen ik aan judo deed, dus weet ik wel hoe ik mijn haar handig kan opsteken.

**Neptunus: Denkt U dat de Zeemacht klaar is voor vrouwelijke diensplichtigen?**

**C. Lebrun:** Nee, eigenlijk niet. Qua infrastructuur is men duidelijk nog niet bedacht op de komst van vrouwelijke diensplichtigen. Ook niet wat de kleding betreft bijvoorbeeld.

**Neptunus: Hoe vult U Uw vrije tijd in het leger? Gaat U wel eens naar de kantine?**

**C. Lebrun:** Veel vrije tijd heb ik eigenlijk niet. 's Avonds moet ik mijn kamer in orde brengen, mijn uniform correct houden en dan moet ik ook nog wat studeren. Veel vrije tijd heb ik niet en na een zware dag, ben ik blij als ik om 22h.00 kan gaan slapen, maar ik kom wel eens in de kantine.

**Neptunus: En als er een voetbalmatch wordt georganiseerd, speelt U dan mee?**

**C. Lebrun:** Ik ben verdediger! Natuurlijk speel ik mee en

ik trap ook tegen de bal!

**Neptunus: Als U de kans had gekregen, zou U dan meegegaan zijn naar de Golf?**

**C. Lebrun:** Oh ja, heel zeker. Ik ben natuurlijk tegen het feit van de oorlog en ik betreur het conflict, maar ik zou heel zeker zijn meegegaan. Voor het avontuur en om nieuwe mensen te ontmoeten.

**Neptunus: Zelfs als dat betekent dat U verschillende maanden van huis bent?**

**C. Lebrun:** Ja natuurlijk. Ik woonde immers al een tijd alleen.

De wereld is mijn huis, mijn thuis is mijn familie, mijn vrienden. Voor ik eraan begon heb ik goed alle pro's en contra's afgewogen. Ik weet dus dat ik eventueel een tijd op oefening zal moeten, maar dat vind ik nu juist zo tof.

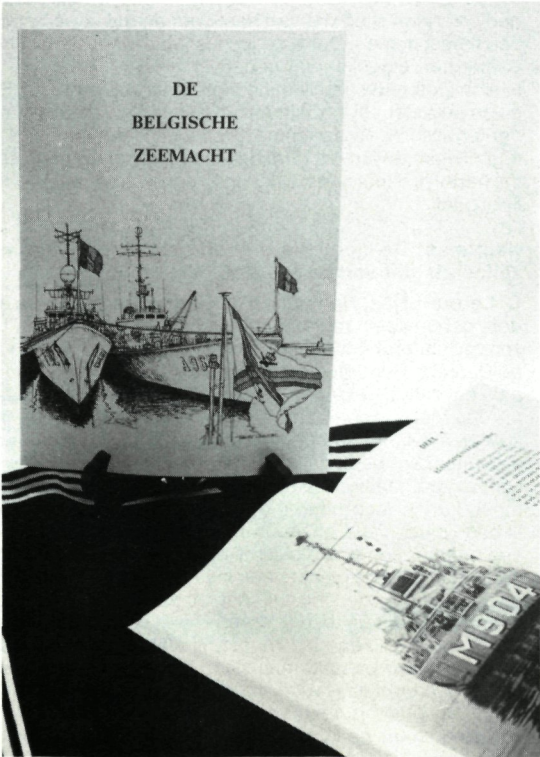
**Neptunus: En wat als U een gezin wenst te stichten?**

**C. Lebrun:** Ik ben nog vrijgezel, maar als ik trouw zal het met een man zijn die even avontuurlijk is als ik. Niet iemand die voor zijn t.v. zit te roesten. Ik heb er vooraf rekening mee gehouden dat ook hij bepaalde opofferingen zal moeten doen door het feit dat ik in het leger zit.

**Neptunus: Moet hij een militair zijn?**

**C. Lebrun:** Het is geen voorwaarde. *(lacht uitbundig)*





DE  
BELGISCHE  
ZEEMACHT

**G. SCHOONVAERE**

**De Belgische Zeemacht,**

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 45 fr. portkosten *enkel door gekruiste check.*

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.



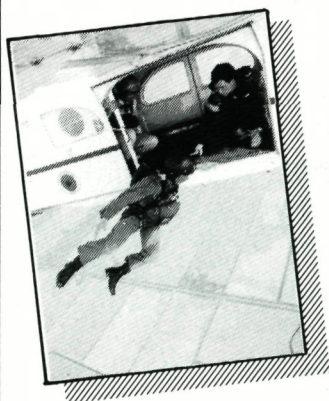
## AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoires de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 14 frais de port.



## ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 14 fr. portkosten.



**Zin in avontuur?  
OP TEXEL KAN HET!**  
Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Commando Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonderscheidingsteken te dragen.

Vraag vrijblijvend inlichtingen over deze opwindende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



**PARACENTRUM TEXEL BV**  
Postweg 128  
1795 JS De Cocksdorp,  
Texel, Holland  
tel. 02220 - 11464/11436\*

\* Voorkiesnummer uit België: 0031 - 2220-11464 / 11436



# INFO RESERVE

GROEPERING DER RESERVE ONDEROFFICIERREN VAN DE ZEEMACHT

GROUPEMENT DES SOUS-OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

## BEHEERRAAD - COMITE DE GESTION

VOORZITTER - PRESIDENT	1MC(R) Yves Vandenberghe Avenue des Pagodes 79 1020 Bruxelles	Tel. (02) 242 06 50 Bur. (03) 877 00 22 Fax (03) 877 00 24
N1 + ADJ.N4 (TECH.)	MTR(R) Guy de Smet Deken Michielsstr. 49 1500 Halle	Tel. (02) 356 81 67
N2 + ADJ.N1	2MR(R) Alain de Winter Rue Gatti de Gamond 239 1180 Bruxelles	Tel. (02) 376 42 65
N3	2MR(R) Hubert D'Haeyer Rue des Grottes 10 5590 CINEY	Tel. (02) 734 33 59 Tel. (083) 21 27 96
N4	MTR(R) Alfred Louvrier Av. Ferme de l'empereur 2 1310 La Hulpe	Tel. (02) 653 99 43
N5 + Vice-Président FR.	MTR(R) Michel Foucart Chaussée de Mons 274 7800 ATH	Tel. (068) 28 43 37
ADJ. N2	MTR(R) Ivan Vigenon 8 Jasmijnstraat 77 9920 Lovendegem	Tel. (091) 72 76 28
ADJ. N3 + Ondervoorzitter NL	MTR(R) François Bataille Brugsesteenweg 279 9000 Gent	Tel. (091) 27 44 20
ADJ.N3 (Squad)	MTR(R) Pierre Latinis Avenue des ducs 178 1970 Wezembeek-Oppem	Tel. (02) 731 64 49
ADJ.N3 (Divmar)	2MR(R) Patrick Meire Rollebaan 63 1640 Sint Genesius-Rode	Tel. (02) 640 47 35
ADJ.N4 (APPRO)	1MC Omer Reyniers Hazewindstraat 49 9100 Sint-Niklaas	Tel. (03) 776 32 90

Avez-vous déjà la  
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een  
«Zeemachtdas»?



## OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

# «ESPRIT DE CORPS ES-TU LA?...»

Saint Bernard du Spuikom.

Tel était d'emblée le concept que lança le CPF (R) L. Flahaut lors de son élection, en 1989, à la présidence de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - A.O.R.F.N.. Et qui servit de base au 'Spirit', qu'en collaboration avec son équipe, il allait insuffler avec brio, au cours de son mandat.

Le 33<sup>e</sup> Congrès National des O.R. de la Force Navale qui s'est tenu à la Caserne Bootsman Jonsen à Ostende le 25 mai dernier en présence du Vice-Amiral J. De Wilde, du FKP Litière (COMCENREP), Du CPF (R) Guy Demoulin, président national de l'U.R.N.O.R. et d'une soixantaine d'O.R., fut l'occasion pour tous d'apprécier le bilan de la situation de leur Association et de ses réalisations.

Citons par ordre chronologique: la relance de Polaris; l'instauration d'un Repas de Corps National en présence de l'Amiral à Bruxelles en 1989 et à Gent en 1990; l'édition d'un nouvel annuaire réactualisé des O.R./F.N.; la com-

pétition internationale de tir d'Ostende, le congrès d'Antwerpen; le week-end de prestige en Champagne; la participation très remarquée au défilé du 21 juillet à Bruxelles; la visite des grands voiliers en août 1990 à Zeebrugge avec rappel de 35 O.R. comme officiers de liaison dont l'efficacité a été grandement appréciée; un exercice de débarquement combiné SQUAD MCM (R) - DIV-MAR (R) au large de Lombardsijde fin septembre; la présence d'O.R. dans le jury d'avancement au grade de CPC et CPF (R) et une séance d'information pour les COR terminant leur instruction.

Et plus près de nous en 1991, la Journée d'Info Force Navale en vue de la compétition nationale des cadres de réserve organisée à Brugge en février; l'organisation de l'Assemblée Générale de l'U.R.N.O.R. à Zeebrugge le 16 mars dernier, avec présence de 300 participants dont de



Cultiver l'indéfectible attachement aux valeurs démocratiques...





... et tous ensemble, hisser haut le 'spirit' de l'A.O.R.F.N.

nombreuses autorités de l'active et une Rijsttafel présidée par le Vice-Amiral De Wilde qui avait tenu à venir en personne recevoir les O.R. des autres armes; la compétition internationale de tir à Brugge les 20 et 21 avril, qui accueillit de nombreuses délégations étrangères et enfin, l'acquisition toute récente, de moyens informatiques accroissant l'autonomie de l'Association et facilitant les tâches administratives.

Arrivé au terme de son mandat présidentiel - et n'étant plus rééligible - le Président L. Flahaut reconnu avec regret, la non-réalisation de certains objectifs qu'il s'était assignés, mais se déclara confiant dans la relève (le nouveau Comité allait être élu au cours du Congrès), pour développer plus avant, 3 points essentiels. A savoir: la création d'une section Centre/Hainaut/Charleroi dont l'occasion eut été le patronage par la ville de Mons du C.M.T. NARCISSE; la reprise des contacts et des échanges avec les Réservistes des marines étrangères et la refonte des statuts de l'Association. Sans oublier, mais ceci est un objectif permanent, le recrutement d'un nombre toujours plus grand de membres, tant de Réserve qu'honoraires!

Après avoir entendu les différents rapports et bilans des Commissaires aux Comptes, des Présidents des Sections locales et des Com-Div's, la parole fut donnée au Vice-Amiral J. De Wilde qui développa un très remarquable exposé sur le thème: «De Zeemacht en de operaties in het Midden Oosten».

Et, tandis que les épouses terminaient leur visite aux expositions des peintres E. Dodeigne, E. Leroy et G. Carrey au Provinciaal Museum voor Moderne Kunst d'Ostende, les congressistes les rejoignirent à l'Hôtel de ville où tous furent reçus officiellement par une délégation d'édiles communaux. Réception qui fut suivie par un agréable repas de circonstance offert aux participants dans la prestigieuse Salle de Gala du Mess officier de la Caserne Bootsman Jonsen.

Nul doute, le succès de cette fructueuse manifestation fut l'oeuvre de tous les membres actifs du Comité (sortant) de l'AORFN et plus particulièrement de la cheville ouvrière de cette journée, la Section locale West-Vlaanderen, présidée par le FKP (R) R. Vermeersch.

A tous les membres du nouveau comité élu à l'issue de ce 33<sup>e</sup> Congrès, au LTZ (R) J. De Decker, Président; aux Vice-Présidents FKP (R) Fr. Janssens (N) et CPF (R) J. Masquelin (F); au N 1 - 2VZ (R) A. De Koker; au N 2 - 1LZ (R) A. Billiet; au N 3 - 1LZ (R) P. Van Den Bulk; au N 4 - 2VZ (R) P. Praet; au N 5 - 1LZ (R) P. Vandenberghe, sans oublier le responsable de la revue POLARIS, le FKP (R) H. Lambrechts, souhaitons 'Bon vent' pour qu'à leur tour, ils puissent hisser toujours plus haut les objectifs et le 'spirit' de l'A.O.R.F.N. Et cultiver l'indéfectible attachement aux valeurs et libertés démocratiques de tous les Officiers de Réserve de notre Force Navale.





# 10 bougies pour la compétition Internationale de tir A.O.R.F.N.

Saint Bernard du Spuikom

Faut-il qu'au fil des ans la traditionnelle Compétition Internationale de Tir organisée par l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - A.O.R.F.N. se soit hissée au niveau des «must» pour que de nombreux compétiteurs militaires (inter-)nationaux de haut niveau aient choisi de participer à sa 10<sup>è</sup> édition les 20 et 21 avril derniers à Bruges, plutôt que de se rendre à l'étranger, ce même week-end, où se déroulait également un tout aussi important challenge. Assurément.

Car un fois de plus, ils furent une centaine d'O.R., fidèles amis, venus de Grande-Bretagne, de France, des Pays-Bas, du Luxembourg (une première!) et des Cercles O.R. de tous les coins du pays, pour se mesurer chez nous, au SAFN, Uzi et G.P. sur les pas de tir et participer ainsi au 10<sup>è</sup> anniversaire de cette manifestation internationale.

Cette année-ci, c'est sur une proposition du FKP Litière (COMCENREP) et grâce à l'aide efficace du KVK Van Leeuwen (CENFORNAV) et de son Staff, ainsi que de l'appui inconditionnel du KTZ (SBH) Zonnekein, Commandant de Province et du Lt. Colonel Naessens, son chef d'E.M., que les organisateurs de l'A.O.R.F.N. purent offrir à leurs invités, le joli cadre champêtre de la Caserne LTZ V. Billet de Bruges/St. Kruis comme lieu de rendez-vous et les installations de Steenbrugge comme stand de tir.

D'un point de vue pratique, l'opportunité de disposer des 2 x 4 pas de tir de Steenbrugge contribua largement à favoriser une meilleure fluidité de rotation des différentes équipes. Gain de temps appréciable, qui fut mis fructueusement à profit par d'aucun pour participer aux diverses activités alternatives prévues au programme. Telles que



Remise d'un des nombreux trophées par le Commandant de Province, le KTZ (SBH) Zonnekein.





Nos amis de Roubaix (Fr.) félicités par le KVK Van Leeuwen (CENFORNAV).

(Ph.: Fr. Philips)

tests de lancement de grenades, piste d'obstacle, initiation au matelotage et éléments de navigation côtière, voire encore pour se relaxer entre amis, en visionnant quelques films-video intéressants consacrés à l'histoire et aux opérations navales.

Ce week-end fut également l'occasion pour les hôtes de découvrir les ressources de talents culinaires du 1MR J. Cl. Saint Remy et de son équipe de cuisiniers/stewards. Parmi les succulentes agapes proposées, il y eut cette exquise Rijsttafel qui fut l'objet d'une mention particulière d'un connaisseur en la matière: un Major hollandais, né au Suriname et époux d'une maîtresse de maison de terroir. Une référence s'il en est!

Dimanche midi, tous les participants - et leur épouse - furent réunis au Mess des Officiers pour y assister à la proclamation des résultats de tir et à la remise de nombreux trophées. Une sympathique et chaleureuse cérémonie, à laquelle participèrent plusieurs personnalités de haut rang, qui fut suivie par un somptueux dîner gastronomique de clôture à l'issue duquel tous se donnèrent rendez-vous pour l'année prochaine. Same place, same time!

Un commandant de Charleroi, un ami, n'a-t-il pas affirmé à propos du déroulement de cette 10e édition: «Si c'est vrai que par le passé, j'ai émis quelques réserves quant à certains détails d'organisation de cette compétition; lorsqu'elle est remarquable à tous points de vue, comme aujourd'hui, je le dis aussi, et bien fort. Bravo!»...



**... bestel tijdig uw wenskaarten!**

**n'oubliez pas vos cartes de vœux!**



*Onder de Hoge Bescherming van Z.K.H. Prins Albert,  
Voorzitter van het Belgische Rode Kruis*



## OM LEUKEMIE TE OVERWINNEN ... WORDT U BEENMERGDONOR !

### RED LAURENCE !

*door aan te sluiten bij het Nationaal Register van Beenmergdonors*

Laurence, een tiener getroffen door leukemie, bevindt zich in een kritiek stadium en een **beenmergtransplantatie** is de laatste oplossing geworden !

De criteria om **als potentiële donor te kunnen fungeren** zijn : een goede gezondheid hebben, niet ouder zijn dan 55 jaar en bereid zijn tot een bloedafname om uw HLA antigenen te typeren en met deze van de patiënt te vergelijken.

**U kunt ingrijpen** en kandidaat donor worden door u in te schrijven bij het Nationaal Register van Beenmergdonors en aldus misschien, Laurences' leven of dat van een driehonderd andere gelijkaardige leukemielijders redden !

Ingeval van overeenstemming, kan men een afname van beenmerg overwegen ter hoogte van het bekken, de punctie wordt onder verdoving uitgevoerd. Het beenmerg van de donor herstelt zich vanzelf.

**Laat ons samenkomen om deze uitdaging aan te nemen en laten we die enige kans welke ons is geboden om een kind te redden niet voorbijgaan!**

Praktische inlichtingen : u kunt **een afspraak maken** in de infirmerie van uw Kwartier of met één van de volgende transfusiecentra en **een bloedafname** laten nemen om kandidaat donor te worden :

**Antwerpen** Tel. 03/829.00.00  
**Brugge** Tel. 050/45.26.10  
**Brussel** Tel. 02/477.67.00  
**Gent** Tel. 091/40.21.11

**Hasselt** Tel. 011/22.99.06  
**Kortrijk** Tel. 056/22.35.22  
**Leuven** Tel. 016/21.46.08  
**Turnhout** Tel. 014/42.41.41



*Sous le Haut Patronage de S.A.R. le Prince Albert,  
Président de la Croix-Rouge de Belgique*



## POUR VAINCRE LA LEUCEMIE ... DEVENEZ DONNEUR DE MOELLE OSSEUSE !

### SAUVONS LAURENCE !

*en adhérant au Registre National des Donneurs de Moelle*

Laurence, une adolescente frappée par la terrible leucémie, a atteint un stade critique de la maladie où seule **une greffe de moelle osseuse** peut la sauver !

Les critères pour **devenir candidat donneur** sont : être en bonne santé, avoir moins de 55 ans et enfin, se prêter à une simple prise de sang qui permettra de typer vos antigènes HLA pour les comparer à ceux du patient.

**Vous pouvez donc agir** en vous inscrivant comme candidat donneur au Registre National des Donneurs de Moelle et ainsi peut-être, sauver Laurence ou l'un des quelque trois cents leucémiques qui sont dans son cas !

En cas de compatibilité avec le malade, on peut envisager un prélèvement de moelle osseuse au niveau des os du bassin, la ponction se pratiquant sous anesthésie. La moelle du donneur se reconstitue d'elle-même.

**Unissons-nous pour relever ce défi et ne laissons pas passer cette seule chance qui nous est offerte de sauver un enfant !**

Informations pratiques : vous pouvez prendre **rendez-vous** à l'infirmerie de votre Quartier ou dans l'un des centres de transfusion suivants et vous prêter à **une simple prise de sang** afin de devenir candidat donneur :

**U.C.L./St-Luc** Tél. 02/764.30.23

**U.L.B./Erasmé** Tél. 02/555.46.00

**Charleroi** Tél. 071/23.28.72

**L-L-N** Tél. 010/45.14.71

**Liège** Tél. 041/30.75.48

**Mons** Tél. 065/35.39.95

**Mont-Godinne** Tél. 081/42.21.39

**Namur** Tél. 081/22.10.10

Renseignements : Registre National des Donneurs de Moelle : Tél. 02/347.28.04.



# Geacht Personeelslid van de Zeemacht, Geachte lezer van Neptunus

De Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht heeft besloten deel te nemen aan de operatie «Red Laurence». Deze operatie heeft tot doel het aantal kandidaten-donor merklijk op te drijven in ons land; dit naar aanleiding van een drama beleefd door een dienstplichtige wiens zuster getroffen werd door leukemie en waarvoor een beenmergtransplantatie de laatste oplossing is.

U kunt ingrijpen en kandidaat-donor worden door U in te schrijven bij het Nationaal Register van Beenmergdonors en aldus misschien Laurence's leven of dat van één van de driehonderd gelijkaardige leukemielijders te redden.

De criteria om als potentiële donor te kunnen fungeren zijn: in goede gezondheid verkeren, niet ouder zijn dan 55 jaar en bereid zijn tot een bloedafname om uw HLA antigenen te typeren en deze met die van de patiënt te vergelijken.

In geval van overeenstemming, kan een afname van beenmerg overwogen worden ter hoogte van het bekken. Het beenmerg van de donor herstelt zich vanzelf.

Alle verdere inlichtingen kunnen bekomen worden bij uw eenheidscommandant die contact zal nemen met de infirmerie van uw Kwartier. Inlichtingen kunnen ook bekomen worden in een van de volgende transfusiecentra:

Antwerpen	Tel. 03/829 00 00	Hasselt	Tel. 011/22 99 06
Brugge	Tel. 050/45 26 10	Kortrijk	Tel. 056/22 35 22
Brussel	Tel. 02/477 67 00	Leuven	Tel. 016/21 46 08
Gent	Tel. 091/40 21 11	Turnhout	Tel. 014/42 41 41

Laat mij toe, als voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, U een heel bijzondere inspanning te vragen alsook aan uw familieleden, om op deze uitdaging in te gaan en deze kans waar te nemen om een kind te helpen redden.

Met dank bij voorbaat en  
oprechte groeten,

J. DE WILDE  
Vice-Admiraal

Voorzitter van de Vereniging  
voor Hulpbetoon in de Zeemacht



## Cher membre du Personnel de la Force Navale, Cher lecteur de Neptunus

L'Association d'Entraide de la Force Navale a décidé de participer à l'«Opération Sauvons Laurence».

Cette opération vise, au travers du drame familial vécu par un milicien dont la sœur est atteinte de leucémie et que seule une greffe de moelle osseuse peut sauver, à augmenter de façon significative le nombre de candidats donneurs dans notre pays.

Vous pouvez agir en vous inscrivant comme candidat donneur au Registre National des Donneurs de Moelle et ainsi peut-être, sauver Laurence ou l'un des quelques trois cents leucémiques qui sont dans son cas.

Les critères pour devenir candidat sont: être en bonne santé, avoir moins de 55 ans et enfin, se prêter à une simple prise de sang qui permettra de typer vos antigènes HLA pour les comparer avec ceux des patients.

En cas de compatibilité avec Laurence ou un des autres 300 malades dans son cas, un prélèvement de moelle osseuse peut être envisagé au niveau des os du bassin. La moelle du donneur se reconstitue d'elle-même.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à votre Commandant d'unité qui prendra contact avec l'infirmerie de votre Quartier. Tous les renseignements peuvent également être obtenus auprès de l'un des centres de transfusion suivants:

UCL/St Luc	Tel. 02/764 30 23	Liège	Tel. 041/30 75 48
ULB/Erasmé	Tel. 02/555 46 00	Mons	Tel. 065/35 39 95
Charleroi	Tel. 071/23 28 72	Mont-Godinne	Tel. 081/42 21 39
L-L-N	Tel. 010/45 14 71	Namur	Tel. 081/22 10 10

En tant que président de l'Association d'Entraide de la Force Navale, je me permet de vous demander, ainsi qu'aux membres de votre famille, un effort tout particulier pour relever ce défi et saisir cette opportunité qui nous est offerte de sauver un enfant.

Avec mes remerciements anticipés et  
mes salutations distinguées,

J. DE WILDE  
Vice-Amiral

Président de l'Association  
d'Entraide de la Force Navale



## ALEX DE VOS MET RUST...

Op donderdag 24 april nam Alex De Vos, adjunct-conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum, officieel afscheid van «zijn» museum, na een schitterende loopbaan van ruim 38 jaar in dienst van de Stad Antwerpen.

In 1953 was hij reeds verbonden aan het Nationaal Scheepvaartmuseum. In 1978 promoveerde hij aan de VUB tot licentiaat in de kunstgeschiedenis en archeologie en sedert 1985 is hij verantwoordelijk geweest voor de dagelijkse leiding van dit museum.

Een indrukwekkende academische zitting vond plaats naar aanleiding van zijn officiële opruststelling op initiatief van de personeelskring van de Oudheidkundige Musea en de vzw «Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum», vereniging waarin hij de dubbele functie van secretaris-generaal en penningmeester sedert vele jaren op zich neemt.

Dat A. De Vos een bijzondere activiteit aan de dag legde moge blijken uit het feit dat hij vice-voorzitter is van de Koninklijke Marine Academie, voorzitter van de Vlaamse Museumvereniging en penningmeester van de «European Shipping Press Association». Als bekend maritiem publicist behoort hij sedert de oprichting in 1966 tot de stichters van E.S.P.A., de vereniging van maritieme journalisten en publicisten. Hij is de auteur van o.m. «De Baquet van Charleroi, een verdwenen binnenschip».

Het is geen louter toeval dat hij - als schipperskind - een indrukwekkende carrière opbouwde als ambtenaar van de Stad Antwerpen en erin slaagde, mede door zijn eenvoud, zijn grote beminnelijkheid en zijn grondige kennis van de maritieme geschiedenis, het Nationaal Scheepvaartmuseum een uitstraling te geven tot ver boven de landsgrenzen heen.

Van zijn hand verschenen verder «De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830», «De zeeman in de literatuur», een studie van A.E. Cornil, «De Mercator, een beknopte geschiedenis van de Belgische opleidingsschepen», «De Bibliografie van de Belgische binnenscheepvaart (1830-1970), 2 dln. 1972-74, «De Belgische koopvaardij in de 19e eeuw».

A. De Vos was redacteur van de «Maritieme Encyclopedie» en werkte mee aan «De Bibliografie van de Belgische Scheepvaart» (1984). Hij was co-auteur van «Antwerp, a port for all seasons» (1986) en «Antwerp, a new spring» (1990). Onder zijn leiding verscheen in 1988 «De 'Belgica', de eerste overwintering op Antarctica (1897-1899)», een publicatie naar aanleiding van de «Belgica»-tentoonstelling die hij organiseerde in de sleepspits «Lau-

randa» van het Nationaal Scheepvaartmuseum. Deze tentoonstelling kende vervolgens een succesrijk verlengstuk in Noorwegen zelf, waar hij een reeks lezingen gaf als «Belgica»-kenner bij uitstek.

In 1989 was hij mede-auteur van «Antwerpen's maritiem verleden» en verscheen er tevens in de reeks «Musea Nostra» een rijk geïllustreerd boek over het Nationaal Scheepvaartmuseum. Tenslotte is hij een regelmatig medewerker aan het maritiem tijdschrift «Sirene» en prijst de redactie zich gelukkig met zijn vele waardevolle historische bijdragen.

Tijdens de academische zitting namen heel wat prominente sprekers het woord, o.m. Mevr. Dr. F. De Nave, conservator van de Historische Musea van Antwerpen, de heer lic. M. Laenen, ondervoorzitter van de Vlaamse Museumvereniging, Prof. Dr. C. Koninckx, docent en conservator VUB en secretaris-generaal Koninklijke Marine Academie, de heer C. Mermans, voorzitter van de vzw «Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum» en havenscheep Jan Devroe. Tenslotte belichtte burgemeester Bob Cools nogmaals de uitzonderlijke verdiensten van A. De Vos, terwijl hij zijn voldoening uitsprak over het feit dat de gevierde als secretaris-generaal voor «Euro-Sail 1993» zich actief zal blijven inzetten voor de organisatie van deze unieke gebeurtenis in de Scheldestad.

De grote verdienste van Alex De Vos blijft dat hij, ondanks gebrek aan ruimte in het museum, aan voldoende personeelsbestand en de noodzakelijke financiële middelen, er toch in geslaagd is het Steen - als Nationaal Scheepvaartmuseum - uit te bouwen tot een der meest bezochte musea van Antwerpen in een stad die nochtans vele andere historische adelbrieven kan voorleggen.

De vele genodigden en vrienden die de geanimeerde receptie na de academische zitting bijwoonden, getuigden van de grote sympathie voor Alex De Vos.

De adjunct-conservator zelf eindigde met een dankwoord voor de hem betoonde huldeblijken en met de boutade dat «de vos wél zijn haren maar niet zijn maritieme streken verliest...»

De redactie van Neptunus diende zich op deze afscheidsplechtigheid te verontschuldigen. Wij danken de heer A.E. Mintiens, Hoofdredacteur van «SIRENE» voor bovenstaand verslag.





# NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje

## TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus

Prijs: 120,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wordt niet verstuurd per post.

## CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix: 120,- fr. T.V.A. comprise.

Ne sera pas envoyé par la poste.



## Z.M. BRIEFHOUDER

## PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart)  
Prijs: 150,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 35,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.  
Prix: 150,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 35,- Fr.



## NIEUW

Hier zijn ze terug!

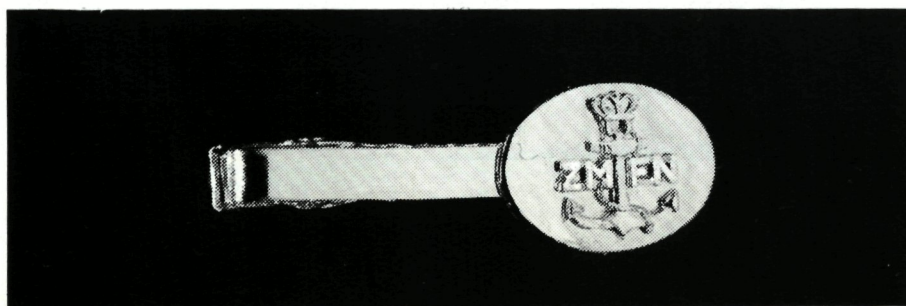
Dasspeld aan 250 fr + 35 fr portkosten

Manchetteknopen aan 400 fr + 35 fr portkosten

## NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr + 35 fr frais d'envoi

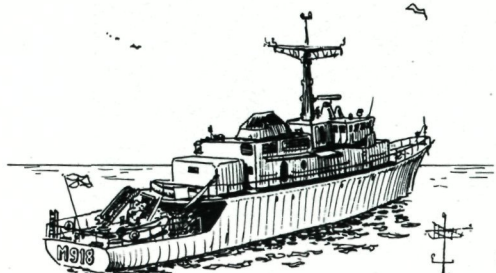
Boutons de manchette: 400 fr + 35 fr frais d'envoi





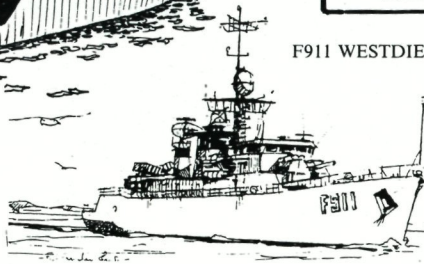
## wenskaarten

## cartes de vœux

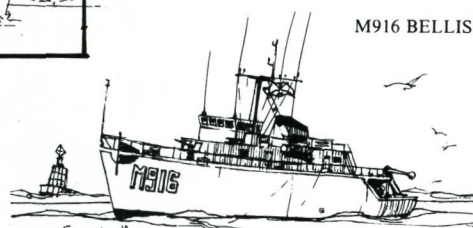


M918 DIANTHUS

F911 WESTDIEP



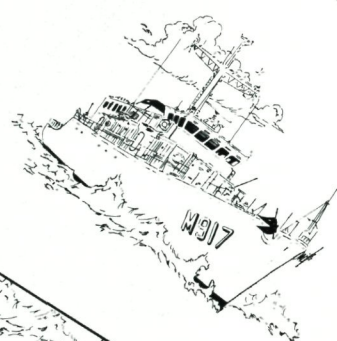
M915 ASTER



M916 BELLIS



A962 BELGICA



M917 CROCUS

M919 FUCHSIA



M920 IRIS

### Prachtige wenskaarten

omslag inbegrepen: 20,- BF

Portkosten:

tot 5 wenskaarten 14,- BF

20 wenskaarten 35,- BF

40 wenskaarten 45,- BF

### Magnifique carte de vœux

enveloppe comprise:

20,- FB

Frais d'envoi:

jusqu'à 5 cartes 14,- FB

20 cartes 35,- FB

40 cartes 45,- FB



## WENSKAARTEN

Wenskaarten met echte kleurfoto's van de F911 Westdiep, M919 Fuchsia, F913 Westhinder en andere schepen van de Zeemacht (omslag inbegrepen).

Prijs: 30,- BF

Portkosten: tot 5 wenskaarten 15,- BF

20 wenskaarten 35,- BF

40 wenskaarten 45,- BF

## CARTES DE VŒUX

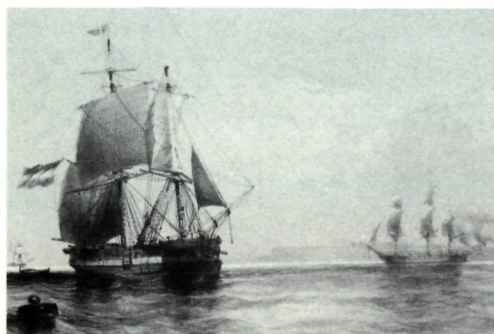
Cartes de vœux avec de véritables photos en couleurs des F911 Westdiep, M919 Fuchsia, F913 Westhinder et autres navires de la Force navale

Prix: 30,- BF (enveloppe comprise).

Frais d'envoi: jusque 5 cartes 15,- FB

20 cartes 35,- FB

40 cartes 45,- FB





## PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 35 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



## D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 35 F de frais de port.

neptunus - november - novembre 1991





### ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

*Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.*

### AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.

### CENDRIER

Cendrier en verre avec l'emblème de la Force navale.

Prix: 100,- FB

*De par leur grande fragilité ils ne sont pas envoyés!*

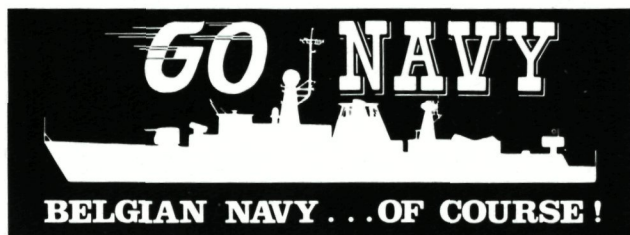
*Vous pouvez vous les procurer au service NEPTUNUS.*

### BRIQUET

Imitation de briquet «ZIPPO»

Prix: 250,- FB

Frais d'envoi: 35,- FB



### ZELFKLEVER

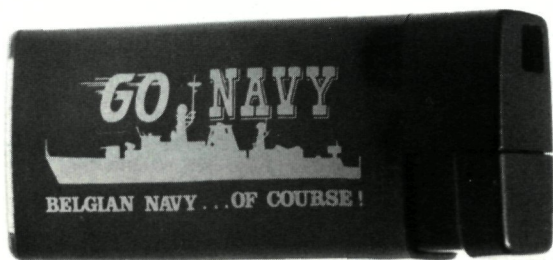
25 F

Portkosten 14 F

### AUTO-COLLANT

25 F

Frais de port 14 F



### AANSTEKER BRIQUET

60,- FB

+ 35,- FB verzendingskosten

+ 35,- FB frais d'envoi



**VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOUS COMMANDES**  
**Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus**

## **HERENHALSDOEK**

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, of bordeaux, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 500 + 35,- fr. portkosten.



## **FOULARD D'HOMME**

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine ou bordeaux semé des ancres de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

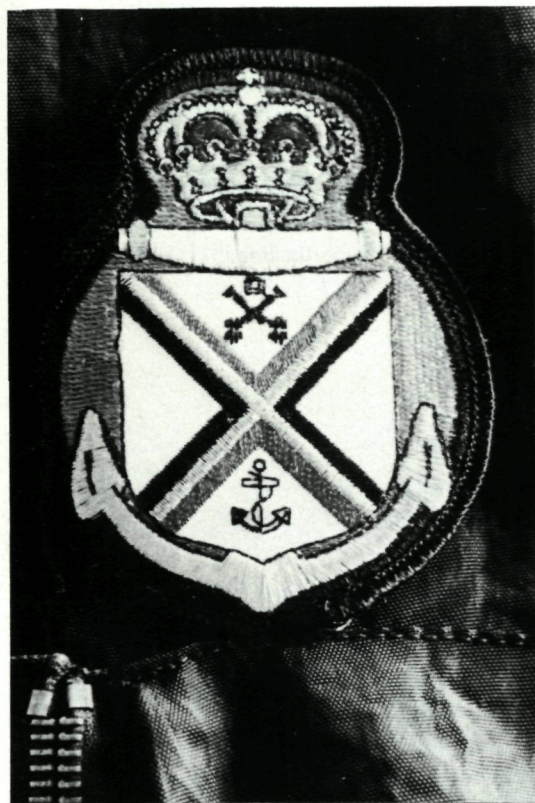
Le foulard de l'homme chic! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer!

Vendu chez Neptunus au prix de 500,- F + frais d'expédition 35,- F.



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden. Prijs: 200 F + 35 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tout cas, vous pouvez être aperçu avec ce badge de la FN.  
Prix: 200 FB + 35 FB frais d'envoi.



Voor grote en kleine budgetten... deze lederen portefeuilles. Prijs klein formaat: 500 F.  
Groot formaat: 650 F. Portkosten 35 F.

Pour les petits et les grands budgets... ces portefeuilles en cuir. Prix petite taille: 500 FB.  
Grande taille: 650 FB. Frais d'envoi: 35 FB.

Met deze schrijfmap heeft U voortaan steeds papier bij de hand. Handig en niet duur:  
450 F + 35 F portkosten.

Désormais vous aurez toujours du papier sous la main; cette farde-ci est pratique et pas chère:  
450 FB + 35 FB frais d'envoi.



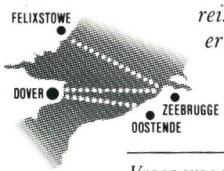


# Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen. Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries. Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klokvaste treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.

Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.

Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.



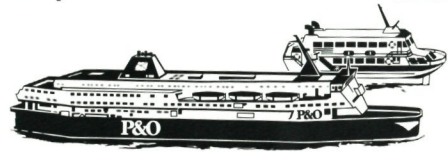
Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. 02/231 1937.

Naam .....

Straat .....

Postnummer .....

Stad .....



**P&O**  
European Ferries  
EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?

Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gecombineerd biljet'

NEPT

totta



# Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur:

R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Christinastraat 2, bus 5 - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

35e jaargang - neptunus - 35e année

1

nr 227

Triemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veeleenvoudig en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1991 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Christinastraat 2, bus 5 - 8400 Oostende